

Enter | Porto Vecchio

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/
Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Tech-
nischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



The approved original version of this diploma or
master thesis is available at the main library of the
Vienna University of Technology.

<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>



DIPLOMARBEIT

Enter | Porto Vecchio

**ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs / Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung**

Assistant Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Peter Fattinger

253.2

Institut für Architektur und Entwerfen
Abteilung für Wohnbau

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Lukas Kruczynski

0628018

Matthew Earle

1228506

Wien, am

eigenhändige Unterschrift

Eidesstattliche Erklärung

Wir erklären an Eides statt, dass wir die vorliegende Arbeit selbstständig und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Hilfsmittel angefertigt haben.

Die Arbeit wurde bisher in gleicher oder ähnlicher Form weder im In- noch im Ausland einer anderen Prüfungsbehörde vorgelegt und auch noch nicht veröffentlicht.

Wien, am 08.01.2015

Lukas Kruczynski

Matthew Earle

Abstract

Enter | Porto Vecchio ist ein partizipatives Reaktivierungsprojekt im weitgehend verlassenen Alten Hafen von Triest. Im Rahmen eines Design.Build Workshops wurde eine erste Intervention im Hafengebiet realisiert.

Mittels Fragebögen wurde die Bevölkerung in die Konzeptphase miteinbezogen, wodurch gemeinsam neue Aktivitäten für einen strategisch wichtigen Standort eruiert wurden. Der daraus entwickelte Entwurf wurde als Installation im Außenraum umgesetzt. Die Organisation erfolgte in Synergie mit verschiedenen Institutionen und Behörden Triests.

Das Ziel war den Triestinerinnen durch die Bauphase und Bespielung der Installation, welche von 3.-11. Oktober 2015 im Zuge der Barcolana, einer großen Segelregatta, stattfand, einen Grund zu geben das Gebiet zu besuchen und ihnen bewusst zu machen welches große Potential der Porto Vecchio birgt.

Bei der vorliegenden Arbeit handelt es sich nicht um ein abgeschlossenes Projekt, sondern es ist viel mehr der erste Schritt für die Wiederbelebung des Areals und somit der Startschuss für die Folge von weiteren Interventionen, die wir innerhalb des Hafengebiets realisieren wollen. Dieses Konzept einer sanften punktuellen Reaktivierung soll eine Initialzündung für die Wiederbelebung des gesamten Porto Vecchios sein.

Enter | PortoVecchio is a participatory reactivation project for the abandoned old port of Trieste. The first step was the realization of a first intervention on the site, as part of a “Design.Build” workshop.

Questionnaires were distributed to the population at the concept stage in order to identify which activities they wanted to be developed in a strategically important location. The project, based on the findings, was then implemented as an architectural installation at an open air site. It was the result of the synergy between us (the design team) and the local organizations and institutions.

The aim was that the “Triestini” - during the construction and operational phases, which took place between the 3rd and the 11th of October on the occasion of the Barcolana (sailing regatta) - could “enter” the area once again and be made aware of the great potential of the Porto Vecchio.

This work is not to be seen as a closed project, but much more as the first step for the reactivation of the area and the starting point for other interventions which we would like to realize in the old port. This concept of a gradual selective renovation could therefore become a springboard for the revival of the whole 'Porto Vecchio'.

Inhaltsverzeichnis

- Matthew Earle
- Lukas Kruczynski

0. Vorwort	13
1. Team ● ●	17
2. Analyse	23
2.1 Triest ●	24
2.2 Porto Vecchio ● ●	56
2.3 Standort ●	72
3. Konzept	77
3.1 Einleitung ●	78
3.2 Reaktivierung ● ●	82
3.3 Partizipation ● ●	90
3.4 Realisierung ● ●	94
4. Partizipation	99
4.1 Partizipativer Prozess ●	100
4.2 Fragebogen ● ●	104
4.3 Mini Maker Faire ● ●	110
5. Entwurf der ersten temporären Installation	117
5.1 Prozess ● ●	118
5.2 Architektonisches Konzept ●	130
5.3 Entwurfsvarianten ●	134
5.4 Finaler Entwurf ● ●	146

6. Vermittlung	171
6.1 Kommunikation ●	172
6.2 Organisation und Synergie ●	182
7. Workshop	197
7.1 Organisation ●●	198
7.2 Ablauf ●	208
7.3 Fotodokumentation ●	248
7.4 Partizipation während der Installation ●●	328
7.5 Resümee ●	340
8. Presse Rezensionen ●●	343
9. Zukunft	355
9.1 Erste Überlegungen ●	356
9.2 Erkenntnisse der Installation ●●	358
9.3 Varianten ●●	362
Anhang	385
Kosten & Finanzierung ●	386
Quellen- & Abbildungsverzeichnis ●	396
Danksagung	406

0.

Enter | Vorwort

0. Vorwort

„Enter | Porto Vecchio“ – eine realisierte Diplomarbeit im historischen Hafen von Triest und somit ein äußerst würdiger Abschluss eines Architekturstudiums.

Die TU Wien war bereits des Öfteren mit Entwurfsaufgaben zu Gast in der italienischen Hafenstadt. Aus diesem Grund ist es umso erfreulicher, wenn engagierte Studenten mit den gewonnenen Einsichten sich zu einer eigendynamischen Abschlussarbeit inspirieren lassen. In diesem Fall haben sich Matthew Earle und Lukas Kruczynski, von Anfang an einem sehr ambitionierten Thema gewidmet. Die Entwurfsarbeit sollte eine partizipative Grundlage beinhalten, nach außen mediatisch kommuniziert werden und schließlich mit einer Realisierung während der Barcolana (der traditionellen Triestiner Regatta mit Stadtfestcharakter), einen interaktiven Abschluss finden. Der Kontext dieser Arbeit sollte nichts Geringeres als

der alte Triestiner Hafen aus Zeiten Kaiserin Maria Theresias sein. Ein verfallenes Juwel, das bis zum heutigen Tag keiner Nachnutzung zugeführt wurde. Die Flexibilität und der „Pop-up“ Charakter des Projektes „Enter | Porto Vecchio“ überzeugten die etwas starren Gemeindevertretungen sowie die Hafenbehörde und ermöglichten die erste Realisierung im Hafengebiet seit K.u.K. Zeiten.

Im gesamten Arbeitsprozess und in der Realisierungsphase sahen sich Lukas und Matthew mit großen Herausforderungen konfrontiert, sodass Grenzen und Möglichkeiten immer neu angepasst werden mussten. Entstanden ist eine sehr praxisnahe Diplomarbeit die auf den Architektenberuf mit Sicherheit einstimmt. Die Weiterentwicklung von „Enter | Porto Vecchio“, diesem wohlgemeinten Aufruf, könnte noch einiges an Überraschungen bieten. Eine Diplomarbeit die nicht fürs Archiv bestimmt ist!

Arch. Dipl. Ing. David Calas
Außerordentlicher Betreuer

1.

Enter | Team

Teamstruktur

Partizipative Strategie

Zur Sicherstellung des bestmögliche Resultats für das Projekt wurden Fachleute und Experten aus verschiedenen Diziplinen zur Beratung herangezogen.

TU Wien

Das Projekt wurde von verschiedene Lehrbeauftragte der Technischen Universität Wien durch alle Projektphasen begleitet und bestens betreut – vor allem das Know-How von Peter Fattinger und David Calas bereicherte den gesamten Prozess.

Design.Build

Unter der Leitung von Wojciech Kruczynski wurde ein Design.Build Workshop organisiert, bei dem fünf Studenten und zwei freiwillige Helferinnen den Bau der Installation ermöglichten.

Soziologie

Für die Ausarbeitung der Fragebögen haben wir uns von zwei italienischen Soziologie-Studenten beraten lassen, die auf wichtige Punkte und Problematiken aufmerksam machten.

Technische Beratung

Da in puncto Sicherheitsrichtlinien in Italien andere Vorschriften als in Österreich gelten, wurden die Sicherheitsvorkehrungen von einem italienischen Ingenieur und dem Workshop-Leiter ausgearbeitet und kontrolliert.

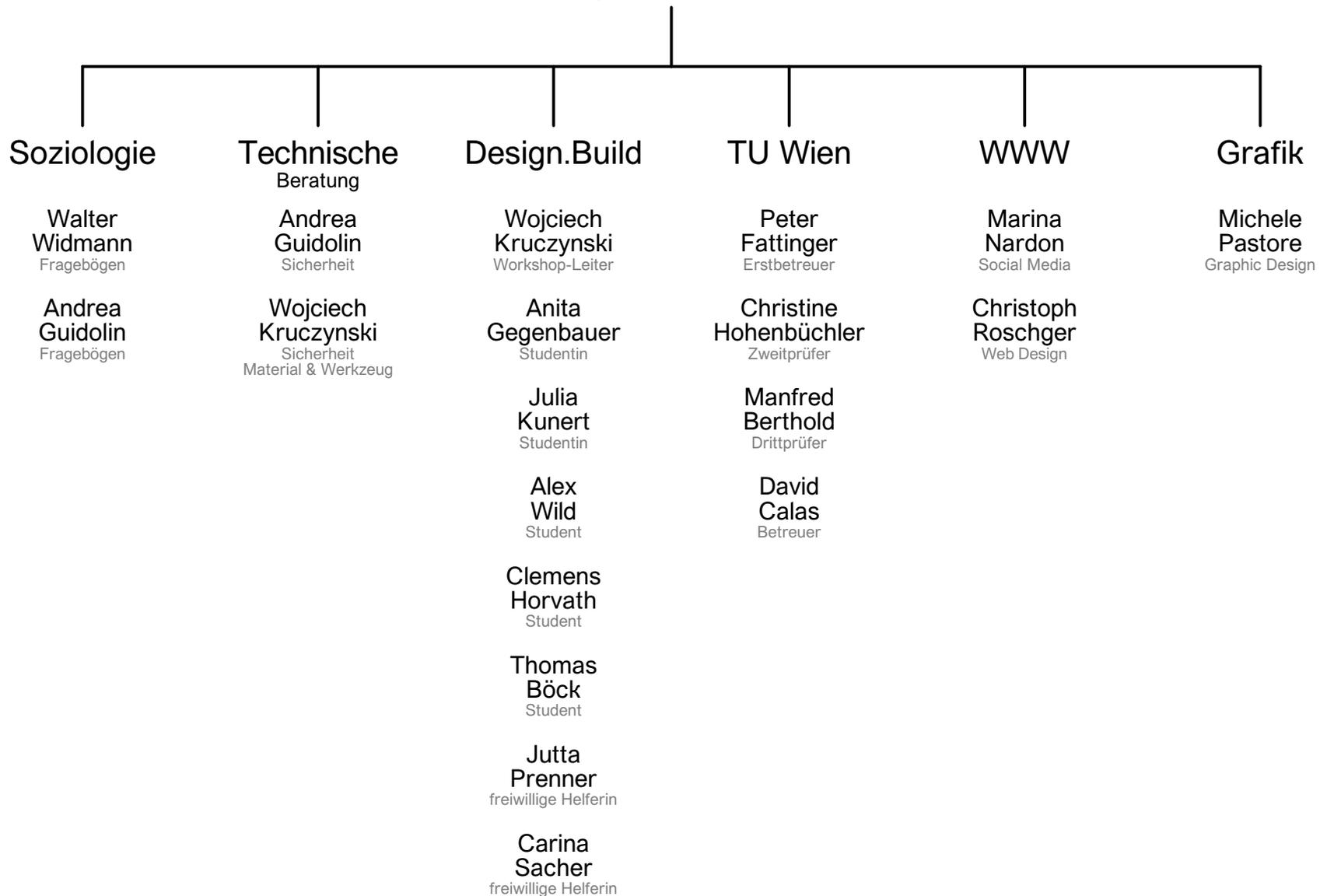
WWW

Die Homepage wurde von einem Web-Designer erstellt und eine Social Media Managerin kümmerte sich um den Auftritt in den sozialen Netzwerken.

Grafik

Für die Kreation einer partizipativen visuellen Identität, wurde ein junger und talentierter Grafiker aus Triest, der sich beruflich mit partizipativer Grafik beschäftigt, beratend ins Projektteam eingebunden.

Lukas Kruczynski — Enter | Porto Vecchio — Matthew Earle



Über uns



Lukas Kruczynski, BSc

Als Sohn zweier praktizierender Architekten kam ich schon früh mit der Baubranche in Berührung.

Schon als Kind war ich bei vielen Bauherrenbesprechungen dabei, wo ich beim Spielen mit den Modellen den Gesprächen lauschte und dadurch den ersten Bezug zum Maßstab und zum Bauwesen bekam. Auch später nahm das Interesse nicht ab, weshalb ich schließlich die HTL für Hochbau in Wiener Neustadt besuchte. Da mir auch nach der Matura immer noch nicht die Lust an der Baubranche vergangen war, folgte klarerweise das Architekturstudium.

In all den Jahren bewunderte ich einerseits die Art und Weise wie meine Eltern ihre unzähligen Projekte verwirklichten und welchen Umgang sie mit den Bauherren pflegten, andererseits aber auch die Ta-

tsache, dass sie ihr Haus ohne jeglicher Hilfe mit eigenen Händen erbaut haben. Nicht zuletzt war dies mit ein Grund, welcher mich dazu bewog mein Studium mit etwas Besonderem, mit etwas selbst Gebautem abzuschließen, bevor ich in die große weite Architekturwelt losgelassen werde.

Mein enger Bezug zu Italien wurde durch das Vista Mare Entwerfen (Paul Rajakovics und David Calas) in Triest und die daraus entstandene Freundschaft mit Matthew noch mehr gestärkt, wodurch ich mir vornahm, die Problemzone Porto Vecchio in meiner Diplomarbeit zu thematisieren. Unabhängig davon hatte auch Matthew den gleichen Plan. Somit kam man bei einem Aperitivo, aufgrund der identen Intentionen, auf die Idee einer gemeinsamen Abschlussarbeit.



Matthew Earle, BSc

Als ich ein Kind war, sagte mir mein Opa: "Matthew, wenn du ein echter Mann werden möchtest, musst du viel reisen und zumindest 4 Sprachen beherrschen... besser noch, 5 mit Triestinisch!" Schon immer hatte ich den Wunsch, die Welt zu bereisen und - warum denn nicht - durch kleine Aktionen zu verbessern! Damals tat ich dies durch fantasievolle Konstruktionen mit Lego, heute durch zahlreiche Tintenzeilen und architektonische Visionen.

Obwohl mein Name es nicht durchblicken lässt, komme ich aus Triest und bin dort aufgewachsen. Meiner Stadt hat mich begleitet, wo auch immer ich gewesen bin.

Zuerst in Barcelona, wo ich für Erasmus war und zum ersten Mal das Glück hatte, mich mit einem 1:1 Projekt zu beschäftigen: das LOW3, für den Solar Decathlon Europe 2010. Und jetzt begleitet mich meine Stadt gerade in Wien; natürlich sogar mehr, nachdem ich an dem Vista Mare Entwerfen teilgenommen habe, wo ich Lukas kennengelernt habe. Nun möchte ich Trieste etwas zurückgeben, einen Funken anzuzünden, der sich entfachen könnte. Porto Vecchio ist zwar ein schwieriges Gebiet aber der ideale Ort, um solch einen Prozess zu starten. Lukas und ich sind dabei!

2.

Enter | Analyse

2.1 Trieste

„ Trieste ha una scontrosa
grazia. Se piace,
è come un ragazzaccio aspro
e vorace,
con gli occhi azzurri e mani
troppo grandi
per regalare un fiore “

*Umberto Saba, Trieste
dalla raccolta di poesie
Trieste e una donna (1910-12)*

„ Triest hat eine widerspenstige
Anmut. Wenn sie gefällt,
sie ist wie ein Bengel rau
und unersättlich,
mit den blauen Augen und Händen
die zu groß sind
um eine Blume zu schenken “

*Umberto Saba, Trieste
aus dem Gedichtband
Trieste und eine Frau (1910-12)*



Lage



Trieste

(Deutsch *Triest*; Slowenisch/Kroatisch *Trst*)

45°38'10"N - 13°48'15"E

Einwohner: 204.590

Fläche: 85,11 km²

Bevölkerungsdichte: 2.407,88 Einw./km²

(Quelle Wikipedia, Stand: 31.08.2015)



Die Stadt und der Porto Vecchio

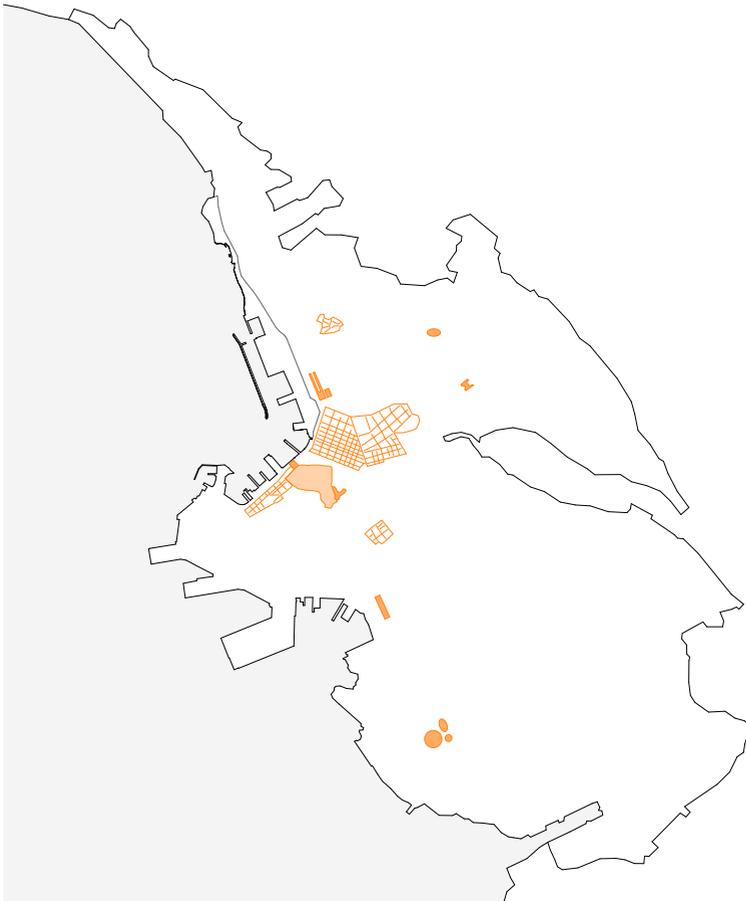
- zwischen Adria und dem Karst, einem 300 m hohen Plateau
- an der Grenze zwischen Italien und Istrien
- Porto Vecchio ist ein zentraler, weitläufiger Teil der Stadt



Die Dimensionen des Porto Vecchio

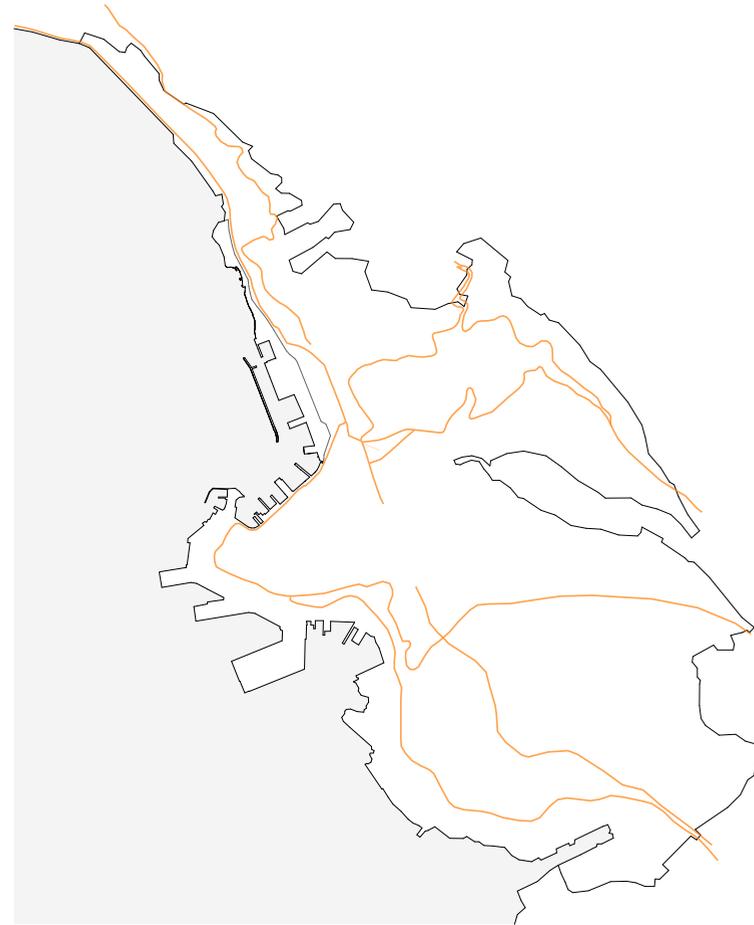
- die südliche Einfahrt liegt nur 500 m vom Rathaus entfernt
- mehr als 2,4 km lang, länger als die Innere Stadt Wiens (von Karlsplatz bis zur Roten Kaserne)

Städtebau



Stadtviertel

- Cavana, San Giusto, Piazza Unità (alter Stadtkern)
- Borgo Teresiano, Giuseppino und Franceschino (K.u.K. Zeit)
- weitere urbane Räume (Kultur- Sport- und Handelszentren)



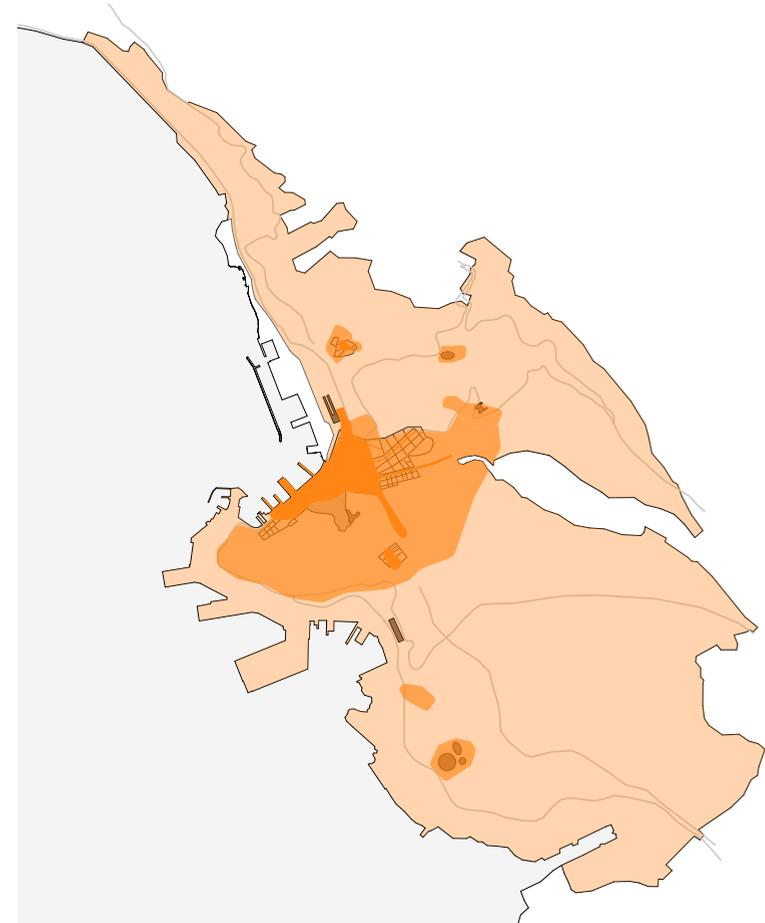
Verkehr

- Strada del Friuli, Viale Miramare nach Norden
- Via Commerciale, Via Fabio Severo nach Süden
- Via Flavia, Via dell'Istria Richtung Karst



Beziehungen

- alle Stadtviertel haben einen starken Bezug zur Infrastruktur und der Entwicklung Triests
- Porto Vecchio hat dadurch einen introvertierten Bezug



Hotspots

- färbige Darstellung der Frequentierung der Stadtteile (je dunkler desto belebter)
- Porto Vecchio ist verlassen und deshalb weiß eingefärbt

Geschichte

Triest als Treffpunkt

Die Geschichte von Triest ist die Geschichte eines Treffpunktes. Ein Treffpunkt zwar im Herzen Europas, aber immer an einer Grenze liegend.

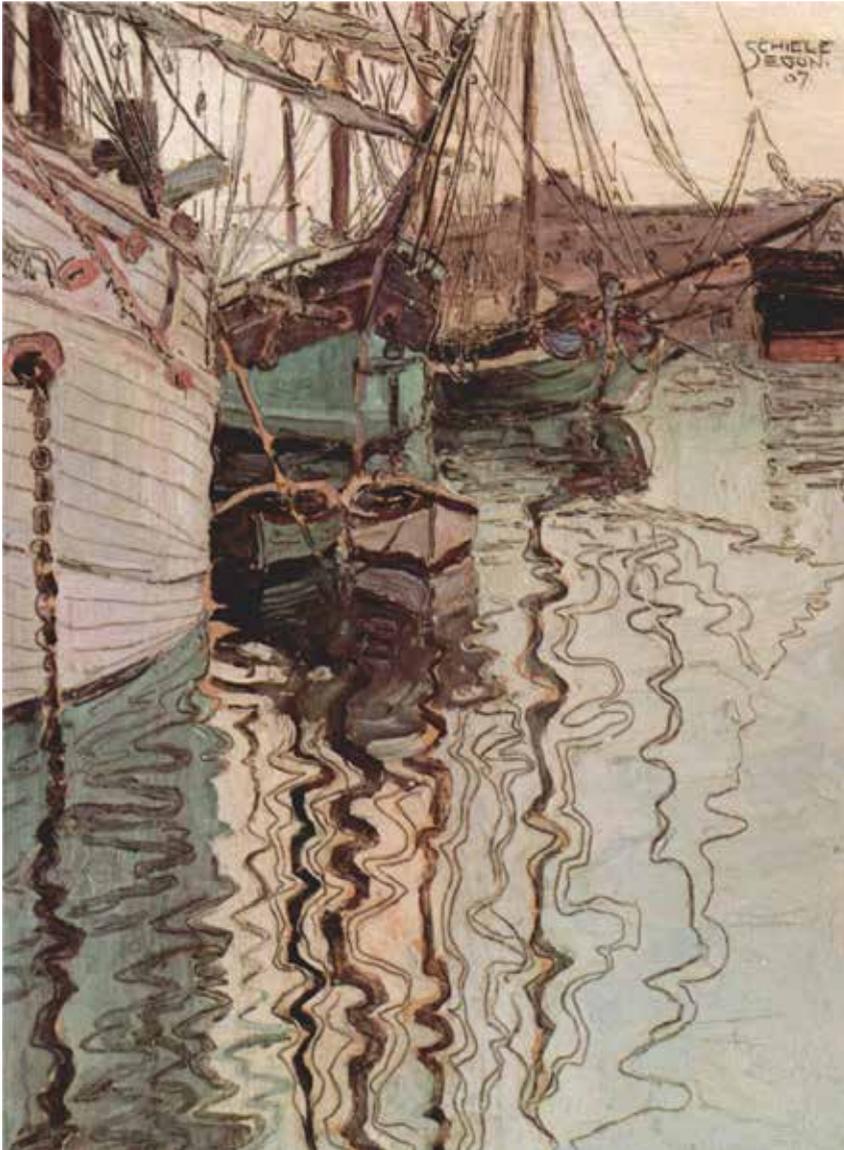
Die Bezeichnung des Treffpunktes findet man schon in der sprachlichen Analyse der Bedeutung seines Namens. Der ursprünglicher lateinische Name, *Tergestum*, besteht aus zwei Teilen. Das Suffix *-este* ist typisch für den venetischen Toponym, während das Präfix *terg-* „Markt“ bedeutet. Als „*Trg*“ werden auch die alten Märkte in slawischen Ländern bezeichnet, die einen der wichtigsten Treffpunkte der Bürger in der Stadt darstellen⁰¹.

Das Meer und der Hafen prägten die Geschichte von Triest und seine Bestimmung als zentrale Drehscheibe. Durch die besondere Lage im Herzen Mitteleuropas und am Mittelmeer bzw. der kulturellen und ethnischen Vielfalt, entwickelte sich die Stadt zu einem immer wichtigeren Handelszentrum. Das Wachstum der Stadt sowie seiner Infrastruktur und der wirtschaftlichen Bedeutung spiegelte sich immer mehr in der Entwicklung des Hafens wider.

Die Rolle des Porto Vecchio

Der Porto Vecchio verkörperte eine große und bedeutende Erweiterung des Triester Hafens. Dies passierte zu einer für die ganze Stadt entscheidenden Zeit, als ihre Geschichte eine andere Richtung einschlagen hätte können. Deswegen wurde der Erbau des Alten Hafens (1867) in dieser Arbeit als wichtigstes Ereignis betrachtet, wodurch die komplexe Geschichte von Triest⁰² in zwei Phasen unterteilt wurde – vor und nach dem Erbau:

1. von der Gründung der Stadt bis zum Erbau des Porto Vecchio
 - römische Zeit
 - triestinisches Mittelalter
 - Hafen als Emporium
 - Hafen für Transithandel
2. Porto Vecchio bis heute
 - Jahrhundertwende
 - Zwischenkriegszeit
 - Nachkriegszeit bis Suez Krise
 - Suez bis heute



01. www.archeologia.beniculturali.it/pages/atlan-te/S194.html

Stand: 01.10.2014

02. Für die Texte über die Geschichte Triests wurde als Referenz hauptsächlich *Botteri 1988* genommen.

Zusätzlich wurden nachfolgende Quelle verwendet:

- *Caroli 2009* und *Wikipedia*, allgemein
- *Pontini 1863*, *Camera Triestina di Commercio ed Industria 1863* und *Villa 1945* für „Hafen für Transithandel“ und „Jahrhundertwende“
- *Rovello 2005* und *Rovello 2007* für „Zwischenkriegszeit“

Abb. links: *Egon Schiele, Der Hafen von Triest, 1908*

Geschichte bis Porto Vecchio

Tergeste und die römische Zeit

2000 v.Chr. - erstmalige Ansiedlung venetischer Völker in Triest

128 v.Chr. - Gründung einer römischen Burg, namens Tergeste

100 n.Chr. - Tergeste wurde, auch dank der Entwicklung des Hafens, ein wichtiges Handelszentrum zwischen Aquileia und Istrien und in zwei Teile gegliedert (Bereich der heutigen Piazza Unità und Sacchetta); 12.000 Einwohner

476 - Ende des Römischen Kaisertums und Krise des Hafens von Tergest; Bedrohung von barbarischen Völkern

Vom Mittelalter bis zur Österreichischen Herrschaft

788 - der Hafen wurde verkleinert, die Bewohner beschäftigten sich hauptsächlich mit Landwirtschaft und Weinbau (Entstehung von Prosecco) und weniger mit dem Handel von Salz der Saline (heutiges Borgo Teresiano)

1283 - Triest wurde vom venetischen Heer besetzt und gleich danach von der Truppe seines Patriarchen wiedererobert

Hafen als Emporium

1382 - freiwillige Hingabe in der Burg von Graz (gegen Venedig)

1719 - der Hafen von Triest wird durch Kaiser Karl VI zur Freihandelszone „Porto Franco“ erklärt

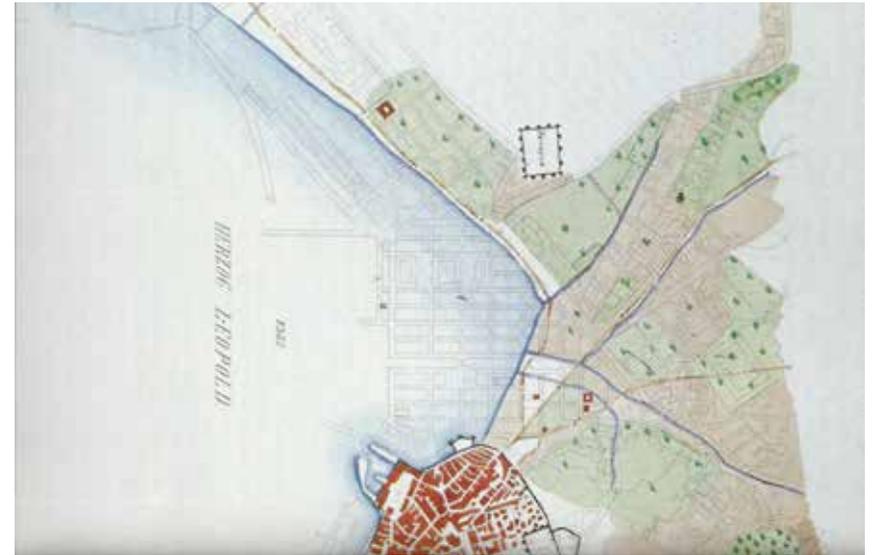
1754 - Canal Grande wurde errichtet; Bau von Borgo Teresiano auf der alten Saline; So entstand das neue Handelszentrum von Triest am Ufer, in direkter Verbindung zum Hafen.

1769 - die ganze Stadt Triest wird zur Freihandelszone ernannt

Transitverkehr

1815 - nach der napoleonischen Zeit wird Triest wieder Teil des Habsburgerreichs; die Bedeutung des triestinischen Handelsbürgertums wächst gemeinsam mit dem Übergang des Handels in Europa – vom Emporium-System zum Transitverkehr

1865 - Ing. P. Talbot und Ing. M. Pascal gewinnen den Wettbewerb für den „Neuen Hafen“ und der Bau des heutigen Porto Vecchio beginnt



Geschichte ab Porto Vecchio

Vom Bau des Porto Vecchio bis zum Ersten Weltkrieg

1868 – 1883 - erste Bauphase des Porto Vecchio; das ursprüngliche Projekt sollte den städtischen Uferbereich umfassen, wurde aber wegen politischem Druck auf die heutige Größe reduziert.

Somit entstand der Porto Vecchio auf dem langen aber schmalen Areal zwischen den Schienen des Bahnhofs und dem Meer.

1869 - Eröffnung des Suez Kanals

1882 - Guglielmo Oberdan wurde nach einem missglückten Attentat auf Kaiser Franz Josef durch den Strang hingerichtet; die irredentistische Bewegung, die ihn als Märtyrer erhob, fand immer mehr Zuspruch

1883–1893 - zweite Bauphase

1891 - die Konzession der Freihandelszone wurde unter dem Vorwand, die wachsende Macht des triestinischen Bürgertums dadurch zu vermindern, auf den Hafen bebeschränkt.

Somit wurde der Porto Vecchio südlich und nördlich von Mauern und Toren begrenzt.

1900 - große wirtschaftliche Entwicklung von Triest; eine weitere und auch modernere Erweiterung des Hafens, der Porto Nuovo, südlich vom Zentrum, wo es mehr Raum zur Verfügung gab entsteht; dort wurde auch ein zweiter Bahnhof geplant und erbaut

Schon damals zeigte der Porto Vecchio verschiedene Schwachpunkte. Die Anpassung an das Transitsystem verlief schleppend, die Eröffnung des Suez-Kanals brachte, mehr Handelsverkehr als erwartet und das Areal war damals bereits zu schmal. Auch die Abgrenzung führte zur Isolierung des Porto Vecchio vom Rest der Stadt.

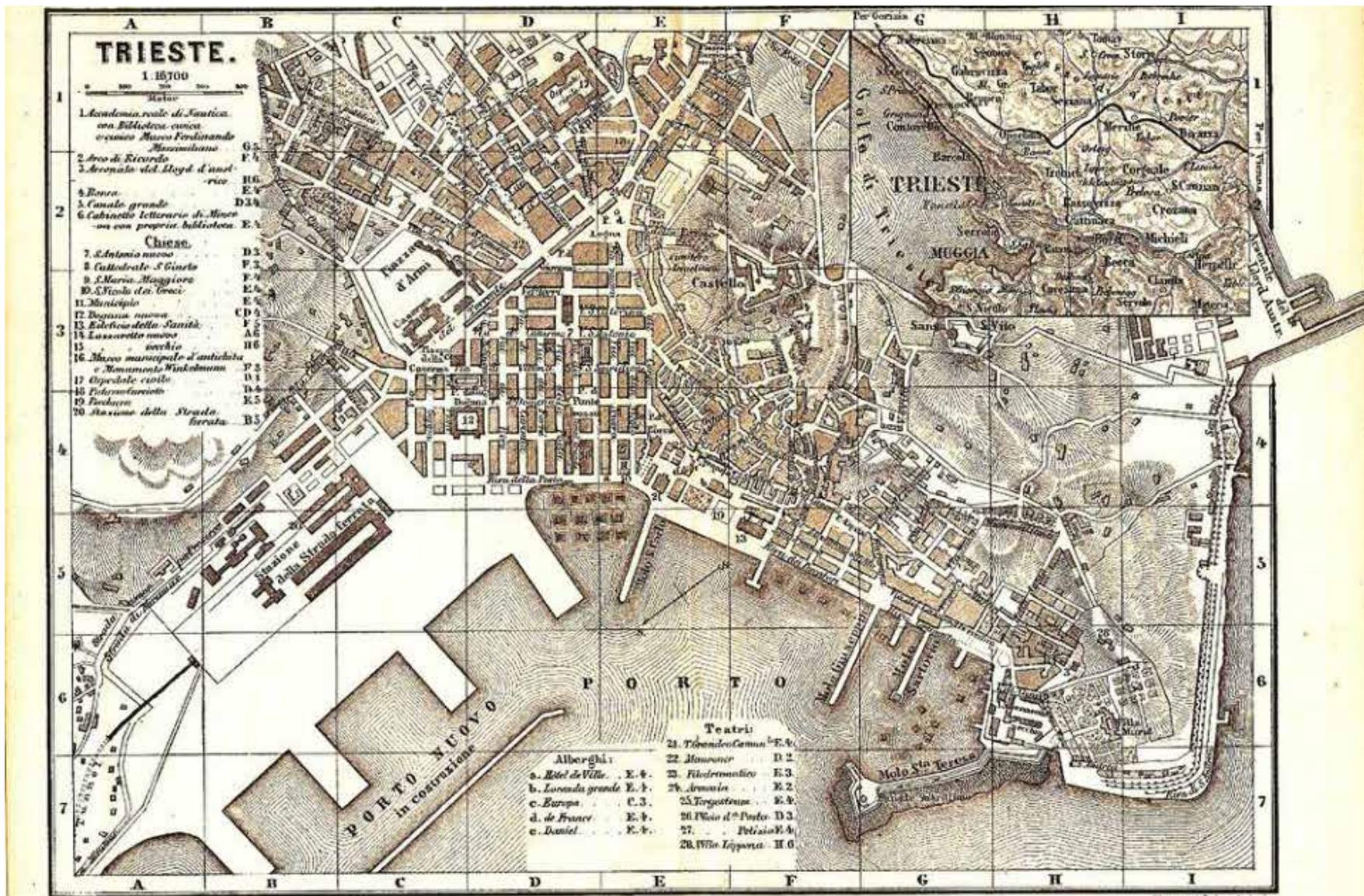
1906 - Triest war eines der ökonomisch entwickeltsten Gebiete des Habsburgerreiches. Das zu versteuernde Pro-Kopf-Einkommen eines Triestiners lag bei 54 Kronen, während jenes eines Wieners bei rund 9 Kronen lag.

In der selben Zeit blühte auch die Kulturszene in Triest, mit Künstlern wie Joyce, Svevo, Rilke, Saba, Kafka und Schiele.

1913 - Rekordjahr für den Schiffsverkehr

1915–1918 - Erster Weltkrieg

1918 - Triest kehrt zu Italien zurück



Geschichte ab Porto Vecchio

Zwischenkriegszeit: Faschismus

1918 - Triest kehrt zu Italien zurück

> Nach dem Krieg geht der Schiffsverkehr zurück

1920 - Brand des Hotel Balkan, Symbol der slawischen Minderheit in Triest und Beginn des sogenannten „Fascismo di frontiera“ (Faschismus der Grenze)

1924 - Gründung der Università degli Studi di Trieste

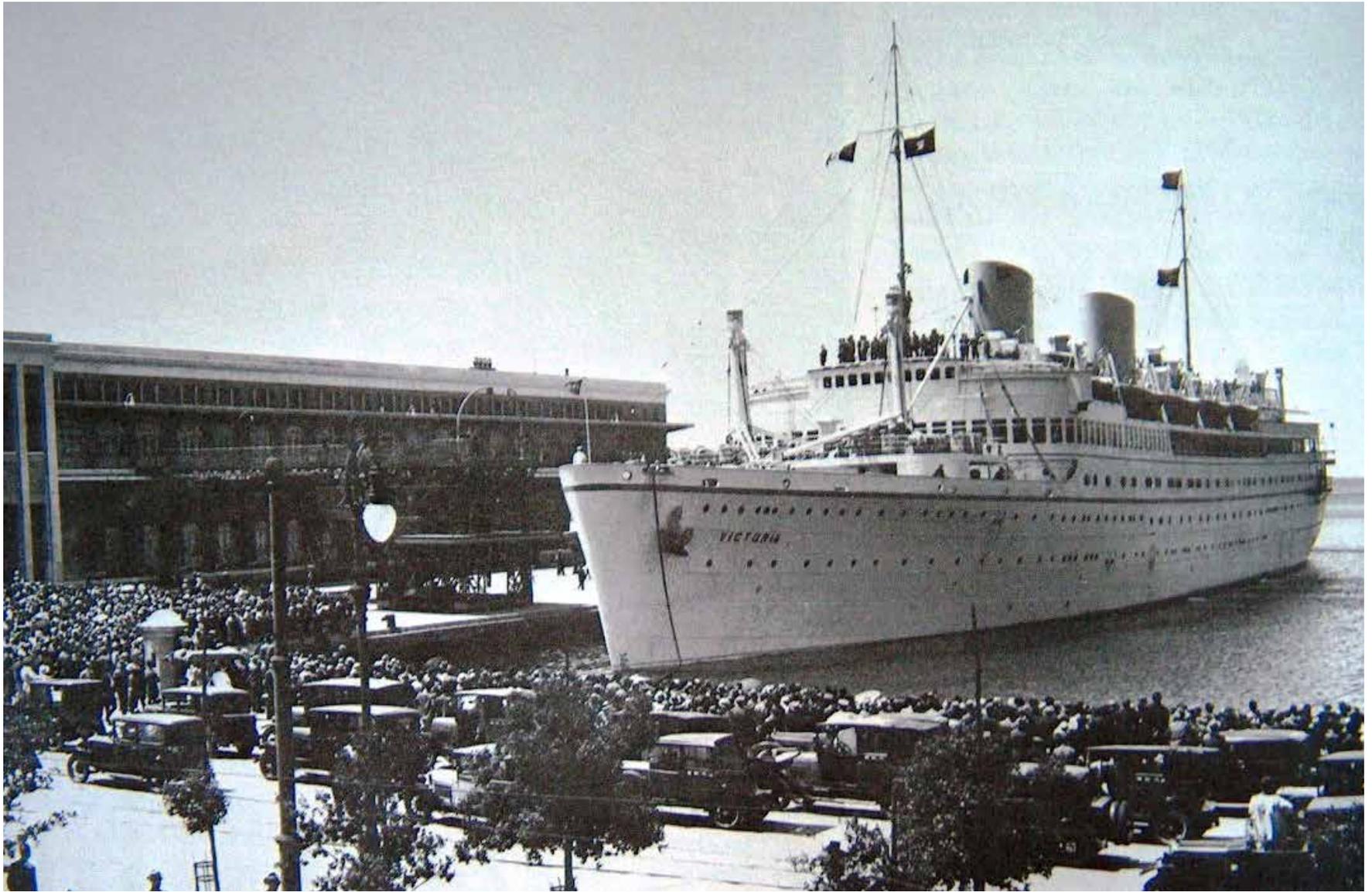
1933 - „Colpo di spugna“ (Abrissplan) für das Stadtviertel Cavana

Zur selben Zeit werden Casa del Lavoratore Portuale und Capitaneria di Porto erbaut; beide Gebäude befinden sich an der Grenze des Porto Vecchio und verstärken die Barriere zur restlichen Stadt.

1938 - auf der Piazza Unità von Triest werden die „Leggi razziali fasciste“ (faschistische Rassengesetze) verkündet

1940–1945 - Zweiter Weltkrieg

1943 - Triest wird von den Nazis bis zum Ende des Krieges besetzt; das Konzentrationslager Risiera di San Saba wurde zur Inhaftierung von Geiseln, Partisanen und anderen politischen Gefangenen errichtet und dient auch als Sammellager für Juden vor ihrer Deportation.



Geschichte ab Porto Vecchio

Triest in der Nachkriegszeit bis 1967

1945 - „Quaranta giorni di Tito“, Triest wird von Titos Truppen für vierzig Tage besetzt. Viele Gegner wurden in den Foibe (Karsthöhlen) lebendig begraben.

1945–1954 - Die Alliierten besetzen und verwalten Triest. Die Stadt und die Umgebung werden in Zona A (Nord) und Zona B (Süd) geteilt.

> Während des Krieges wurde der Hafen Triests teilweise zerstört (vor allem der Porto Nuovo), was noch lange negative Auswirkungen auf den Schiffsverkehr haben soll.

1954 - Mit dem Londoner Memorandum gehört die Zona A und somit Triest zu Italien und die Zona B geht an Jugoslawien.

1963 - Triest wird zur Hauptstadt der Region Friaul-Julisch Venetien, weil sich die Regierung dadurch die Wiederbelebung der städtischen Wirtschaft erhoffte.

1967 - Nach drei Jahren Bauzeit nahm die neue Transalpine Ölleitung nach Ingolstadt (Bayern) an der südlichen Grenze des Porto Nuovo den Betrieb auf.

1967 - Es kommt zum Sechstage Krieg und zur Sperrung des Suez-Kanals.

> Zur selben Zeit setzt sich das Container-Lagerungssystem durch, wofür der Porto Vecchio überhaupt nicht geeignet war.

Der Porto Vecchio trat somit seinen definitiven Untergang an:

- Sperrung des Suez Kanals
- Schiffsverkehr verschob sich wegen der Containerlagerung und der Ölleitung zum Porto Nuovo

1967 bis Heute

1975 - wurde der Vertrag von Osimo unterzeichnet, der das Londoner Memorandum endgültig besiegelte.

1990–1991 - für die ökonomische Entwicklung der Stadt werden die Projekte Bonifica und Polis für die Renovierung des Porto Vecchio präsentiert – ohne Erfolg.

2004 - Triest bewarb sich für die Expo 2008, verlor jedoch in der finalen Phase gegen Zaragoza.

2007 - nach drei Jahren trat Slowenien dem Schengen Abkommen bei und entfernt somit die Grenzen um die Stadt Triest.



Soziokultureller Kontext

Ein *mismas*

Triest ist ein *mismas* (triestinisches Wort, abgeleitet vom deutschen Misch-masch)⁰³. Man kennt Triest als die Stadt der Wissenschaft und der technischen Forschung, sowie als Stadt der Literatur und des Theaters⁰⁴. Sie ist die Stadt mit der ältesten Durchschnittsbevölkerung Italiens⁰⁵, wo sich Norden, Süden, Osten und Westen vermischen.

Nach dem italienischen Journalisten Beppe Severgnini ist Triest der Osten vom Westen, der Westen vom Osten, der Süden vom Norden und der Norden vom Süden⁰⁶. Triest liegt nämlich im Norden Italiens, hat aber eine südländische Seele – liegt im Süden Europas, trotzdem hat es viele nördliche Züge, die aus der Zeit als es zu Österreich gehörte stammen. Ist Teil der „westlichen“ Welt, da es in Italien liegt, hat aber eine balkanische Seele. Liegt im Osten Italiens, stellte aber für die ex-jugoslawische Welt immer den Westen dar.

Kultureller Hintergrund

Die soziokulturelle Atmosphäre von Triest stellt sich sehr facettenreich dar und ist von bunten Zügen aus verschiedenen Kulturen geprägt, die in Triest einen Treffpunkt gefunden haben. Hier haben viele berühmte Schriftsteller sogar ihr eigenes Zuhause gefunden, vor allem um die Jahrhundertwende, als sich in Triest Entwicklung und Krise oft abwechselten, – ungefähr zur gleichen Zeit als der Porto Vecchio entstand.

Literatur

Sogar Sigmund Freud wollte ein Auslandsemester in Triest verbringen, wie einige Dokumente in dem ihm gewidmeten Museum darlegen⁰⁷. Um die Jahrhundertwende war die literarische Szene von Triest eine der lebendigsten Europas, wo sich viele Schriftsteller und Dichter getroffen haben. Der Ire James Joyce begann hier sein Meisterwerk „Ulysses“ und schrieb „... *meine Seele ist in Triest...*“. Zu dieser Zeit wohnten in Triest auch Italo Svevo, eine der Schlüsselfiguren der italienischen Literatur, und Umberto Saba, der Triest in seinen Gedichten vielleicht am besten beschrieben hat („Trieste e una donna“, 1910-1912). In Duino, Provinz von Triest, verfasste Reiner Maria Rilke sein Meisterwerk die „Duiniser Elegien“. Heute stammen Susanna Tamaro, Boris Pahor und Claudio Magris, einer der wichtigsten zeitgenössischen Schriftsteller Italiens aus Triest. In seinen Romanen tauchen bewusst viele Züge der „cultura mitteleuropea“ der Stadt auf. Auch viele andere Persönlichkeiten weilten in Triest. Darunter der französische Stendhal, der deutsche Franz Kafka und der bosnische Nobel-Preisträger Ivo Andric. Interessant ist, dass Triest dank einer neuen und lebendigeren Kultur- und Arbeitssituation, so viele berühmte Schriftsteller⁰⁸, vor allem um die Jahrhundertwende beheimatet hat. Und dies geschah aufgrund der Entwicklung der Stadt und des Hafens. So kam z.B. Kafka für einige Zeit zur Generali⁰⁹, die auch dank dem großen Schiffsverkehr im Porto Vecchio mehr und mehr gewachsen waren.



03. www.tuttotrieste.net/dizit.htm#M

04. www.retecivica.trieste.it/triestecultura/new/

05. www.triestepima.it/cronaca/trieste-sempre-piu-anziana-circa-il-30-della-popolazione-ha-piu-di-65-anni.html

06. www.corriere.it/foto-gallery/14_maggio_12/cento-buoni-motivi-amare-l-italia-31bd5426-da18-11e3-8b8a-dcb35a431922.shtml

07. www.freud-museum.at/de/

08. it.wikipedia.org/wiki/Categoria:Scrittori_legati_a_Trieste

09. www.ansa.it/friuliveneziagiulia/notizie/2015/02/07/mostre-general-ricorda-belle-e-poque-trieste-cera-kafka_fa7fde43-587a-4e05-9552-682bb492825b.html

Stand: 15.02.2015

Abb. links: Gruppo Morbin, *Una nuova pipa per Saba (Eine neue Pfeife für Saba)*, 2014

Soziokultureller Kontext

Theater

Triest könnte selbst als „Theater am Meer“ bezeichnet werden, wie die deutsche Schriftstellerin Angela Krauß eines ihrer Bücher betitelt (Krauß, 2007). Ab der römischen Zeit, während der österreichischen Herrschaft bis heute, hat das Theater immer einen besonderen Platz im Herzen der Triestiner gehabt. Triest ist eine der Städte Italiens, wo die Menschen am meistens das Theater besuchen¹⁰, was auf den Einfluß der österreichischen Theaterkultur zurückzuführen ist. Deshalb finden die Premieren von vielen Aufführungen in Triest statt, sogar noch bevor sie in der La Scala in Mailand vorgestellt werden.

Gastonomie

Die Gastronomie von Triest unterscheidet sich vom Rest Italiens, da sie stark von balkanischen und österreichischen Einflüssen geprägt ist. Man kann natürlich auch die für Italien typische Pizza und Pasta finden. Die Spezialitäten der triestinischen Küche¹¹ sind aber Jota, Gnocchi de susini, Risi & Bisi, Cotto in crosta con senape e Kren, Bollito di carne, Cevapcici (besser wenn mit Patate in tecia) und der Strucolo in allen seinen Varianten, salzig und süß. Viele Namen sind geprägt von angrenzenden Ländern. Auch die Weine des Gebietes werden sehr geschätzt. An den Hügeln zwischen Contovello und Opicina ist der Prosecco – in dem gleichnamigen Dorf entstanden (siehe dieses Kapitel, Jahr 788 in *Geschichte bis Porto Vecchio*). Der Karst ist auf jeden Fall das beste Gebiet, um ein Glas Wein zu verkosten. Auf

diesem ca. 350 m hohen Plateau, findet man die Osmize, eine ursprüngliche Typologie von Heurigen¹², wo nur selbstproduzierte vorwiegend kalte bäuerlichen Erzeugnisse angeboten und vertrieben werden. Sie sind Treffpunkte von Jung und Alt. Eine ländliche Welt nur einige Minuten von der Stadt entfernt. Manchmal mit einem atemberaubendem Blick aufs Meer.

Wie könnte man über die triestinische Küche erzählen, ohne seine ganz besondere Kaffeekultur zu erwähnen? Die Kaffeebohnen kommen seit Jahrhunderten in den triestinischen Hafen und in der Stadt blühen seit 1700 viele Cafés nach dem venezianischen Stil, zuerst mit den typischen Zügen der Wiener Art, doch alles mit einem italienischen Geschmack versetzt. So sind neue Arten von Kaffeespezialitäten entstanden. Die beliebteste Spezialität in Triest ist die Capo in B¹³, ein Miniatur-Cappuccino in einem Glas.

10. www.teatro.it/spettacoli/teatri/trieste

11. it.wikipedia.org/wiki/Trieste

12. www.osmize.com

13. www.promotrieste.it/it/trieste/la-citta-del-caffe

Stand: 15.02.2015



IL CAFFÈ A TRIESTE

Soziokultureller Kontext

Sport

Sport ist in Triest sehr facettenreich und voll von Tradition. Zu den populärsten Sportarten gehören Fußball, Basketball, Volleyball, Handball, Klettern, Langlauf und Segeln. Im Gegensatz zum Rest Italiens ist Fußball nicht der wichtigste Sport, sondern erreicht Basketball gleich viele Fans, oder sogar mehr. Die Begeisterung für Basketball ist auf die ersten Erfolge der triestinischen Mannschaft zurückzuführen, aber auch auf die Nähe zur slawischen Kultur. Triest hat immer viele talentierte Spieler hervorgebracht, wie in den letzten Jahrzehnten Gianmarco Pozzecco, Dejan Bodiroga und Gregor Fucka. Sogar „His Airness“ Micheal Jordan hat mit der triestinischen Mannschaft mitgespielt (für ein Freundschaftsspiel im Jahre 1985)¹⁴. Aus Triest kommt auch der legendäre Fußball-Trainer Nereo Rocco, der das erste Europapokal-Finale einer italienischen Mannschaft gewinnen konnte (AC Mailand 1963)¹⁵.

Barcolana

Das Segeln ist direkt mit der Geschichte des Meeres von Triest verbunden. Es gibt viele Geschichten über traditionelle Segelclubs und viele triestinische Segelweltmeister. Am besten zeigt das die Barcolana. Mit etwa 2.000 teilnehmenden Segelyachten ist sie jedes Jahr die größte Segelregatta der Welt¹⁶ und ein Fest für die ganze Stadt.

14. lagiornatativo.it/la-cenerentola-trieste/

15. www.uefa.com/uefachampionsleague/season=1962/index.html

16. de.wikipedia.org/wiki/Barcolana

Stand: 15.02.2015



Soziokultureller Kontext

Wissenschaft und neue Technologien

Triest wird oft als „Città della Scienza“ oder als „Italiens Silicon Valley“ bezeichnet¹⁷. 2005 hatte die Stadt sogar die prozentuell höchste Anzahl an Forschern entsprechend der Einwohner in Europa (37,1 %) ¹⁸, da sie der Sitz von zahlreichen internationalen Forschungseinrichtungen ist.

Dazu ist Triest eine wichtige Universitätsstadt mit einer sehr hohen Anzahl an Studenten (über 25.000, davon ein hoher Anteil an internationalen Studenten¹⁹). Infolge der Verknüpfung von Forschung, Wirtschaft und Förderung gibt es in Triest eine wachsende Anzahl von Spin-off-Unternehmen und prozentuell die höchste Anzahl an Start-ups in Italien²⁰.

Die Vermischung von Kulturen, Menschen und Ideen haben somit ermöglicht, dass Triest ein ausgezeichnete Treffpunkt für Wissenschaft und neue Technologien wurde. An Forschungs- und Bildungseinrichtungen hervorzuheben sind²¹:

- Universität Triest (Università degli Studi di Trieste), gegründet 1924
- Internationales Zentrum für Theoretische Physik, gegründet 1964 von dem Physik-Nobelpreisträger Abdus Salam, unter der Schirmherrschaft der UNESCO

- Scuola Internazionale Superiore di Studi Avanzati (Internationale Hochschule für fortgeschrittene Forschung – SISSA)
- AREA Science Park, größter italienischer Technologiepark von internationaler Bedeutung mit öffentlichen und privaten Gesellschaften bzw. Laboratorien. Der Technologiepark beinhaltet auch den Forschungskomplex Elettra Sincrotrone Trieste, der zu den wichtigsten Quellen für hochenergetische Photonen in Europa zählt
- Geophysikalisches Institut Triest (OGS)
- Nationales Institut für Kernphysik (INFN)
- Immaginario Scientifico (IS), ein interaktives und multimediales Museum, das sich als Vermittler zwischen den Forschungsinstituten und der Bevölkerung, mit der Verbreitung von Wissenschaft und Technologie beschäftigt. (siehe 6.2 *Organisation und Synergie*; 7. *Workshop*; 8. *Presse Rezensionen*)

17. Filippo Santelli: *Start up, sono Trento e Trieste le capitali dell'innovazione*. In: *La Repubblica* vom 25. April 2014.

18 - 21. Fabrizio Somma: *Trieste – Dall'Emporio al Futuro*. 2009, S. 266.



Soziokultureller Kontext

Morbin

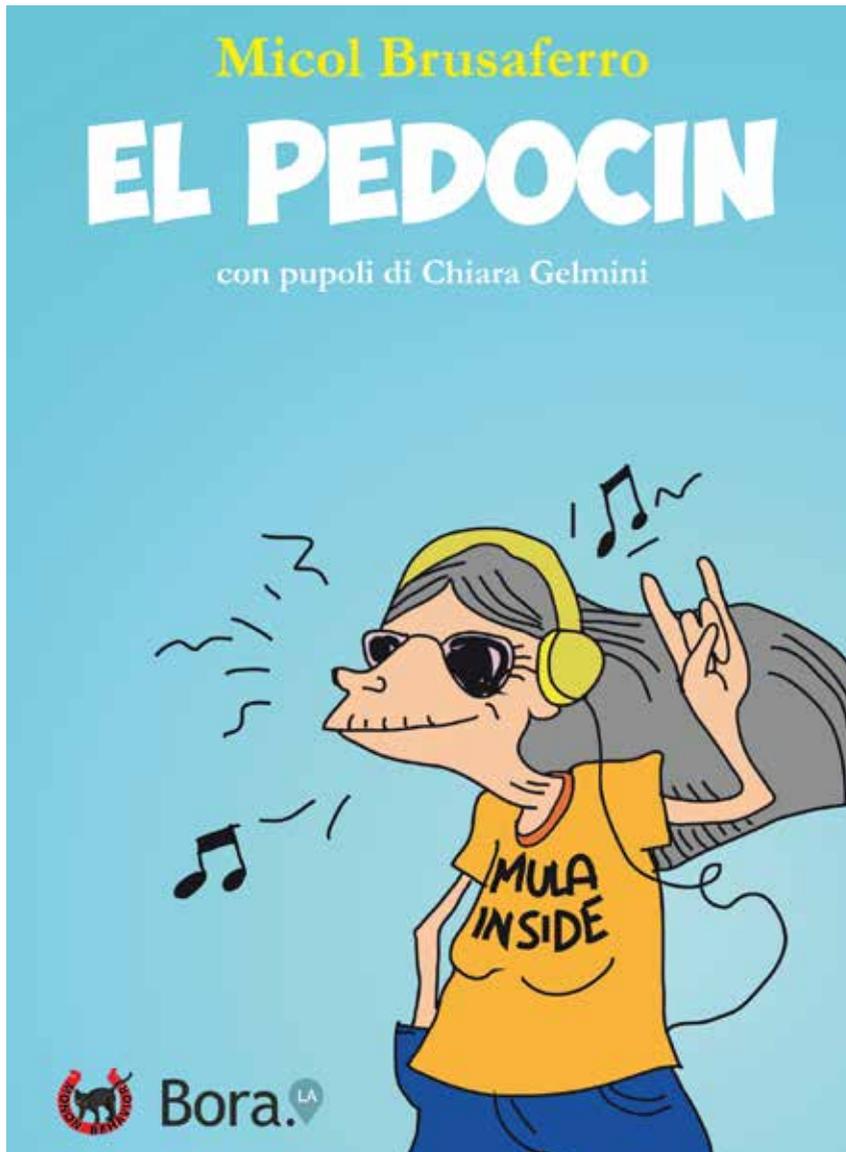
Obwohl es sich bei Trieste um die Stadt mit der ältesten Bevölkerung in Italien handelt, ist die Atmosphäre voll von „morbin“. Morbin heißt Fröhlichkeit, Spaß und damit bezeichnet man die Personen, die sprichwörtlich Quecksilber im Leib haben²². Ob das nun auf die Nähe zum Meer oder die Mischung von vielen Kulturen und Ideen zurückzuführen ist, ist ungewiss. „Viva l'A e po' bon!“ würden die Triestini sagen, also: „Hoch das A und keine Sorgen!“.

*„E viva l'A e po' bon
xe el vecio moto triestin
che l'A vadi ben, che l'A vadi mal,
sempre alegri, mai pasion
viva l'A e po' bon.“*

*„Hoch das A und keine Sorgen
das ist das alte Motto von Triest
wenn das A gut ginge, wenn das A schlimm ginge
immer fröhlich, keine Passion
hoch auf das A und keine Sorgen.“²³*

„Soziale Technologien“ mit Morbin

Als besonderes Beispiel für Morbin und für die Beziehung, die die Triestini mit ihrer soziokulturellen Geschichte haben, kann man die Aktion von dem Kollektiv erwähnen, das sich eben „Morbin“²⁴ nennt. Die Gruppe besteht aus dem Gründer der digitalen Werkstatt makeAdemia und den VerterInnen von ImpactHub Trieste (siehe *6.2 Organisation und Synergie*). Das Denkmal des Dichters Umberto Saba wurde in den vergangenen Jahren oftmals vandalisiert. Vielmals wurde seine Tabakpfeife aus Bronze abgebrochen und gestohlen. Die Gruppe Morbin hat deswegen viele bunten 3D-gedruckte Pfeifen hergestellt und sie am Denkmal installiert, als „umgekehrten Vandalismus“ um dem Monument neues Leben zu schenken²⁵. Sie wollten beweisen, wie Wissenschaft und Kultur einen Treffpunkt finden können und wie neue Technologien für soziale Projekte genutzt werden können.



22. dialetticon.blogspot.co.at/2011/01/morbin.html

24. www.infriuliveneziagiulia.com/it/articles/Viva_IA_e_po_bon

25. morbin.org

26. vimeo.com/115640363

Stand: 15.02.2015

Abb. links: ein Buch voll von „Morbin“ (Micol Brusafarro & Chiara Gelmini 2015)

Infrastruktur und Ökonomie

Infrastruktur versus Denkmal

*„E anche el tram de Opcina
xè nato disgrazià:...”*

*„Und auch die Straßenbahn nach Opicina
ist unglücklich geboren...”²⁷*

Tatsächlich hatte Triest nie wirklich Glück mit der Infrastruktur. In einem der populärsten Lieder der Stadt²⁸, erzählt man die tragikomischen ersten Schritte von der Tram de Opcina, die Straßenbahn die Triest und Opicina/Opcina (die größte Ortschaft am Karst) verbindet. Es war tatsächlich nicht besonders glücklich: bei der Bergabfahrt ist die Tram entgleist und hat ihre Fahrt an der Wand einer Villa beendet. Seitdem hat sie bis auf einige Restaurierungspausen gut funktioniert. Es ist die einzige Linie vom Straßenbahnnetz, die bis heute geblieben und sogar ein Symbol der Stadt geworden ist. Sie wirkt fast mehr wie ein Monument, als ein echtes Verkehrsmittel. Infrastruktur versus Denkmal, ein Gedanke, der leider auch die Situation des Porto Vecchio begleitet.

Infrastruktur und der Hafen

Sei es wegen der Lage oder der historischen Episoden, Triest hatte immer eine „komplizierte Beziehung“ zur Infrastruktur. Und das trotz seiner bevorzugte Lage am Meer und im Herzen Europas. Beigetragen haben dazu wahrscheinlich physische und politische Grenzen: die Topographie der Stadt und ihrer Umgebung, die Präsenz des Karsts und die nahen Gebirge haben es erschwert, Verbindungen nach Triest zu planen. Auch aufgrund der geopolitischen Situation gab es wahrscheinlich auch kein echtes Interesse, die Stadt als Endstation wahrzunehmen²⁹.

Triest hat „ein Tor“ zur Außenwelt gefunden und zwar das Meer. Das hat zur Entwicklung der Stadt und zu ihrem infrastrukturellen System geführt. Das Glück des Hafens spiegelt sich immer im Glück der ganzen Stadt wider. (Römer, Maria Theresia, Porto Vecchio, Porto Nuovo, Öl, etc. - siehe 2.2 *Triest, Geschichte*)

27. www.youtube.com/watch?v=Th5a_EHXAKM

Stand: 15.02.2015

28. Ders.

29. ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2011/06/03/news/a-trieste-servo-no-dirigenti-capaci-di-guardare-lontano-1.309978?refresh_ce

Stand: 03.06.2011



Infrastruktur und Ökonomie

Schienerverkehr

Wenn man heute mit dem Zug von Wien nach Triest fährt, dauert es länger als vor einem Jahrhundert³⁰. Leider sind auch andere Routen nicht schneller. Auf dem Landweg gibt es nur eine Straße, die bis zu Monfalcone führt. Nach Venedig dauert die Reise fast zwei Stunden, um eine Distanz von ca. 160 km zu bewältigen. Noch schlimmer war es mit der Verbindung nach Ljubljana. Bis Jänner 2015 gab es nur eine Zugverbindung in der Nacht. Die Route wurde zwar auf fünf Fahrten aufgestockt, jedoch nicht nach Triest sondern nur nach Opicina oder Sezana (Slowenien, 10 Minuten von Opicina entfernt)³¹.

Straßenverkehr

Mit dem Bus oder Auto geht die Reise schneller. Wien liegt 4h30min entfernt, Ljubljana ca. 1h und Venedig 2h. Triest wird von der Autobahn A4 versorgt, die sich durch ganz Norditalien zieht (von Trieste bis nach Torino). Die Einfahrten zu Trieste gibt es nördlich durch die Verbindung Viale Miramare – Strada Costiera (der Küste entlang) oder der Strada del Friuli, nordöstlich durch die Via Commerciale – Strada per Vienna (nach Wien und Ljubljana) bzw. durch die Achse Via Flavia – Via dell'Istria (nach Istrien, als Alternative gibt es eine Schnellstraße, die direkt mit der Autobahn aus Koper, Slowenien, verbunden ist).

Flugverkehr

33 km nordwestlich von Triest befindet sich der internationale Flughafen von Ronchi dei Legionari, der durch eine Autobuslinie erreichbar ist. Der Ort befindet sich aufgrund der starken Bora-Winde näher zum Rest Italiens bzw. Kärnten und ist von der slowenischen Grenzen auch nicht weit entfernt. Somit bedient der Flughafen insgesamt ca. fünf Millionen Menschen³². Er liegt nicht direkt vor Triest, da die Reise dorthin ca. 40 Minuten dauert.

Schiffsverkehr

Mit ca 56 Millionen Tonnen im Jahr 2013 hatte der Hafen von Triest das größte Volumen an Transithandel in ganz Italien³³. Als wichtigste Handelswaren dienen hier Rohöl und Kaffee³⁴. Der Handel und Transitverkehr von Kaffee dient als eines der bedeutendsten Beispiele, dass viele ökonomischen Aktivitäten dank dem Hafen entstanden sind (u.a. Illy, Generali, Lloyd Triestino, etc.). Auch für den Tourismus war das Meer ein wichtiger Entwicklungsmotor: 100.000 Touristen kommen jeden Sommer mit Kreuzfahrtschiffen nach Triest³⁵.

30. ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2011/11/18/news/il-sindaco-in-missione-a-vienna-ma-in-treno-e-un-viaggio-infinito-1.1680451, Stand: 18.11.2011

31. ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2015/01/05/news/da-oggi-cinque-treni-diretti-con-lubiana-1.10606648, Stand: 18.11.2011

32 - 35. it.wikipedia.org/wiki/Trieste, Stand: 15.02.2015



Infrastruktur und Ökonomie

Unternehmen

In Triest haben folgende Unternehmen und Konzerne ihren Hauptsitz:

- Assicurazioni Generali, Versicherungskonzern
- Allianz Spa, Versicherungskonzern
- Fincantieri, Schiffsbauunternehmen
- Illy, Kaffeeproduktion
- Italia Marittima (bis 2006 Lloyd Triestino), Reederei
- Stock, Spirituosenhersteller mit Fabrik, wobei die kaufmännische Zentrale sich seit 2009 in Mailand befindet
- Telit, italienischer Mobiltelefonhersteller

Weitere prominente Unternehmen wie Wärtzilä (mit der ehemaligen Fabrik von Grandi Motori Trieste), AcegasApsAmga (Hera Group) und Pacorini SpA haben ihre Niederlassung in Triest.

In Triest gibt es mehr als 50 Unternehmen die sich mit dem Handel, der Verarbeitung und Technologie aber auch mit Forschung von Kaffee beschäftigen³⁶. Weil in Triest ein großer Teil des italienischen Kaffeeimports (ca. 2 bis 2,5 Millionen Säcke)³⁷ umgeschlagen wird, bezeichnet man die Stadt als Hauptstadt in Sachen Kaffee.

Ein wachsender ökonomischer Bereich ist direkt mit der Wissenschaft und Technologie verknüpft. Die Forschungseinrichtungen haben internationale Bedeutung und in den letzten Jahren sind hier viele Spin-off- und Start-up-Unternehmen entstanden (prozentuell die höchste Anzahl in Italien - siehe dieses Kapitel, *Soziokultureller Kontext*).

36. triestecoffecluster.com

Stand: 15.02.2015

37. Helmut Luther: Warum Kaffeetrinken in Triest anspruchsvoll ist

In: Die Welt vom 16. Februar 2015



2.2 Porto Vecchio

„ Un’area bellissima che può diventare la porta d’Europa sul Mediterraneo. “

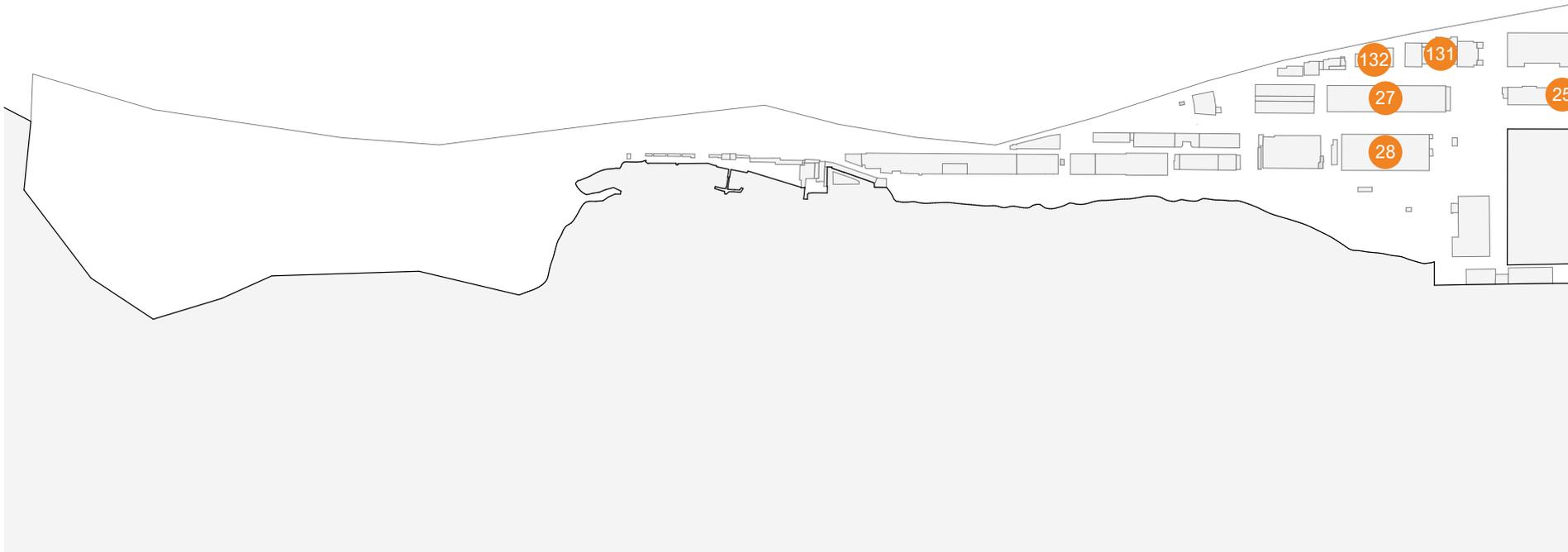
*Dario Franceschini, Ministro italiano dei beni e delle attività culturali e del turismo
Tweet - @dariofrance (Retweet)
02.09.2015*

„ Ein wunderschöner Bereich, der für Europa das Tor zum Mittelmeer werden könnte. “

*Dario Franceschini, Italienischer Minister für Kultur und Tourismus
Tweet - @dariofrance (Retweet)
02.09.2015*



Lage

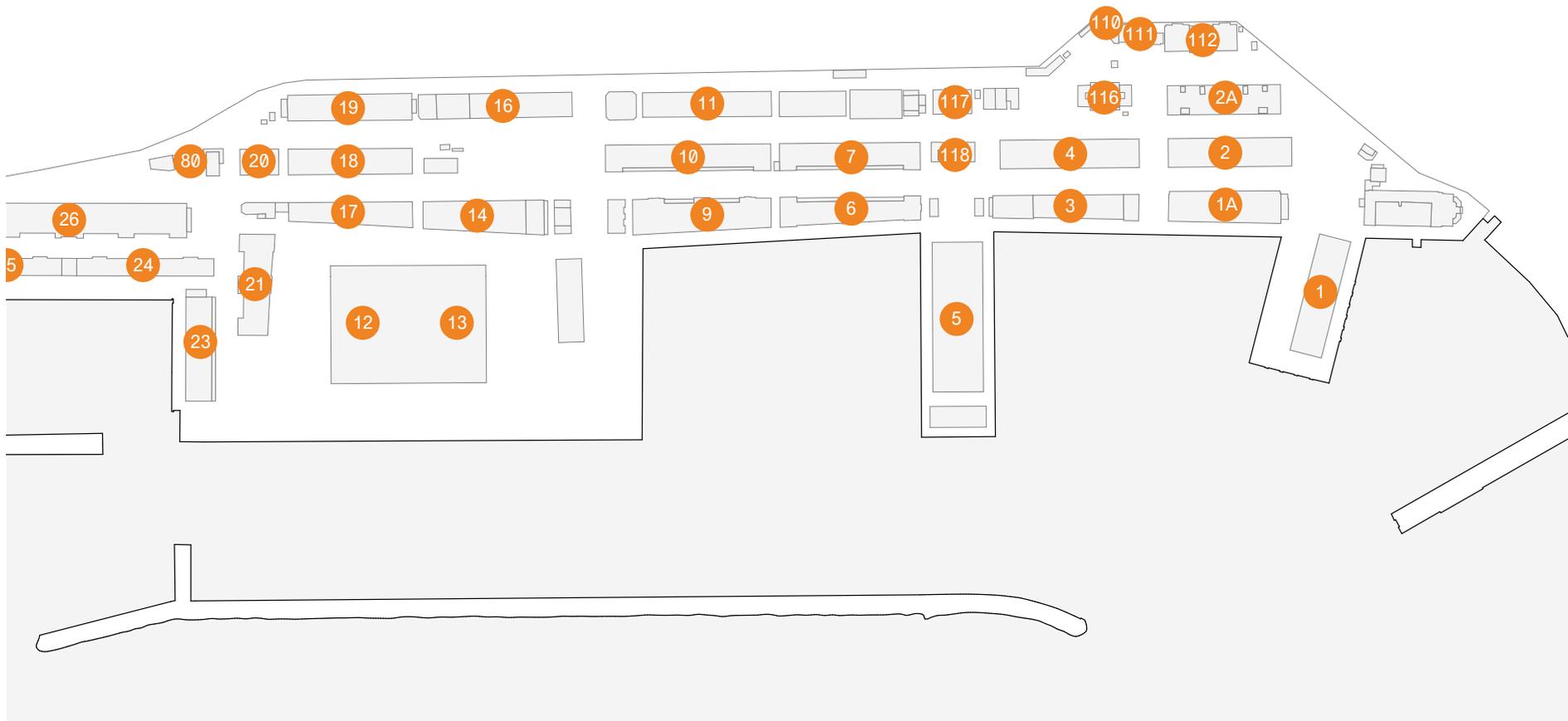


Lager 1- 10 *

Capannone 1 (1904), Capannone 1 A (1897),
Magazzino 2 (1899), Magazzino 2 A (1893), Capannone 3 (1897),
Magazzino 4 (1906), Capannone 5 (1976), Capannone 6 (1888),
Magazzino 7 (1888), Capannone 9 (1888).

Lager 11 - 20 *

Magazzino 11 (1861), Magazzino 12-13 Adria Terminal (2000),
Capannone 14 (1950), Magazzino 16 (1984),
Magazzino 17 (1888), Magazzino 18 (1893),
Magazzino 19 (1890), Magazzino 20 (1938).



Lager 20 - 28 *

Magazzino 21 (1889), Capannone 23 (1951), Capannone 24 (1890), Magazzino 25 (1890), Magazzino 26, (1890), Magazzino 27 (1900), Magazzino 28 (1980).

* (Magazzino = Magazin, Capannone = Halle)

Gebäude 110 - 132

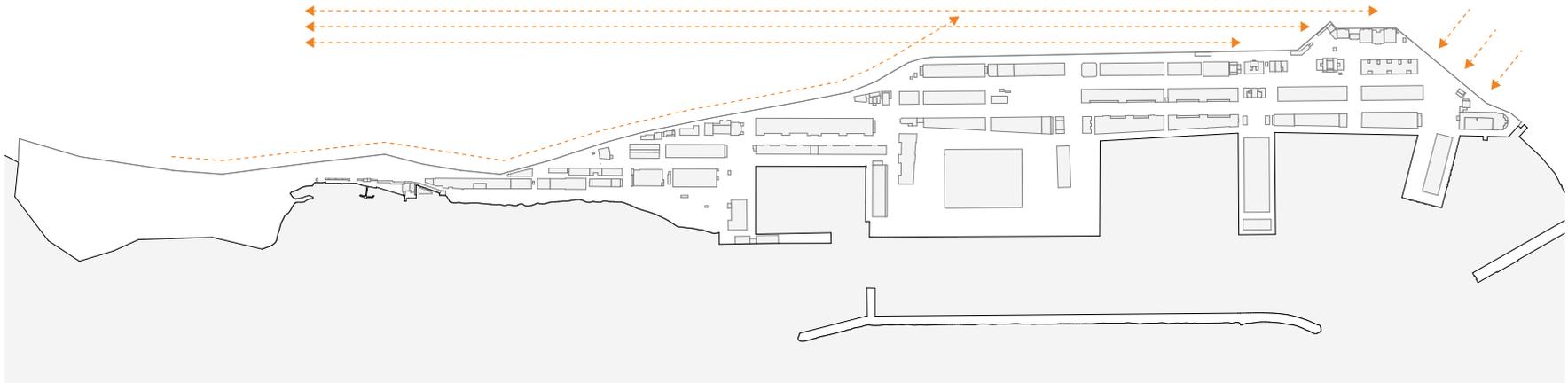
ZS: Varchi doganali, *Zollstelle* (1926)

EL: "ex locanda", *ehem Gasthaus* (1912)

CI: Centrale idrodinamica, *Hydrodynamische Zentrale* (1890)

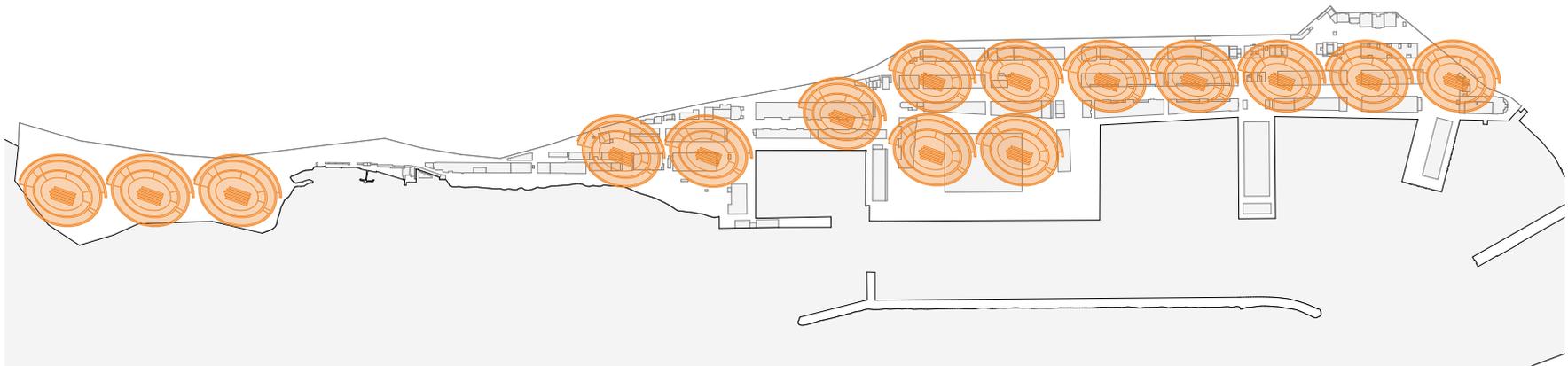
SE: Sottostazione elettrica, *Elektrische Unter-Station* (1936).

Städtebau



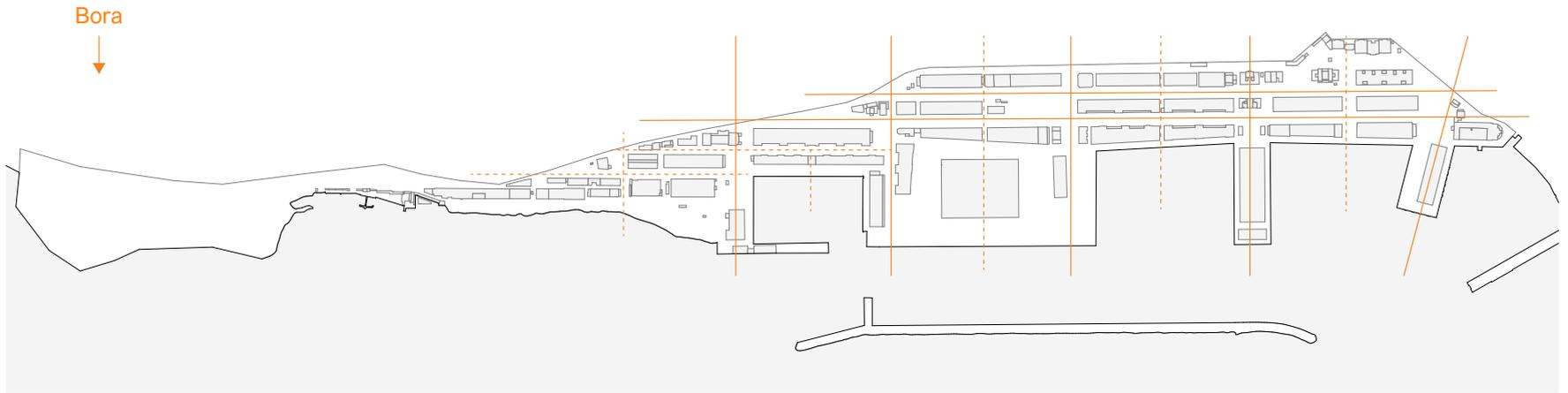
Beziehungen

Urbane Dynamiken an den Grenzen des Porto Vecchio



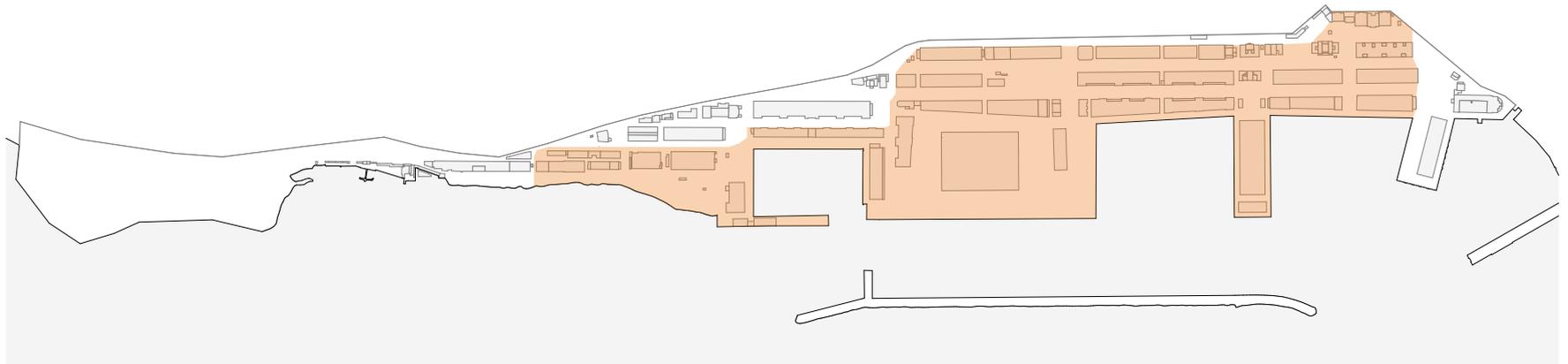
Dimensionen

Der Hafen könnte 15 Mal das Kolosseum enthalten



Achsen

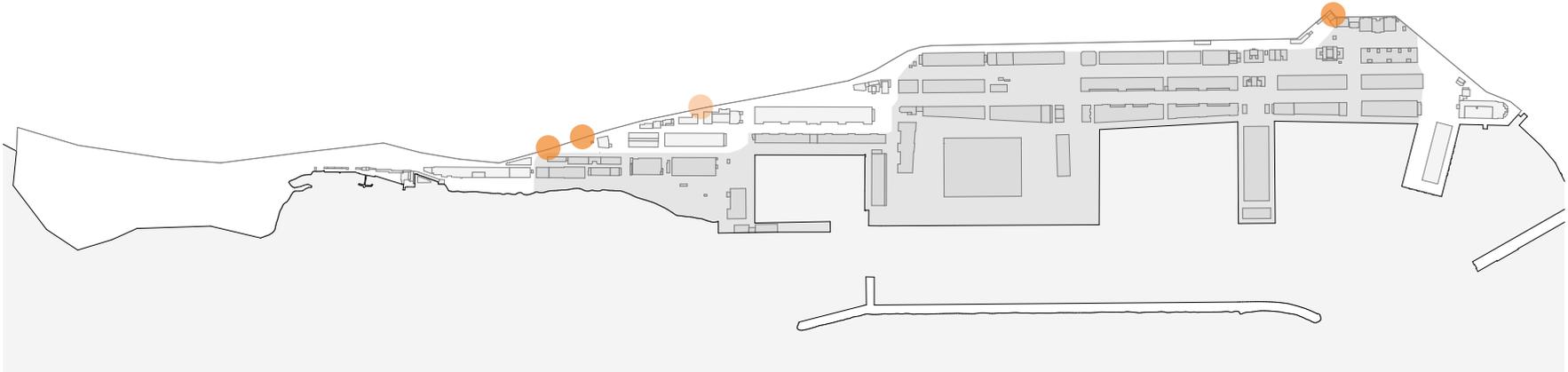
Zwei Boulevards, vier Molen und ihre Subsysteme



Gesperrter Teil

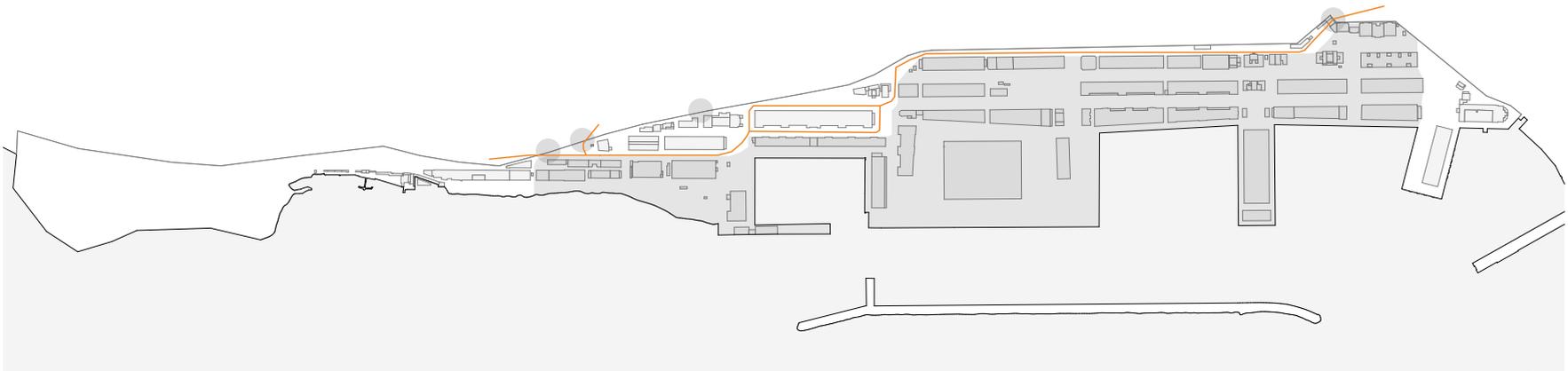
Der größte Teil des Porto Vecchio ist „noch“ gesperrt

Auswahl der Standorte



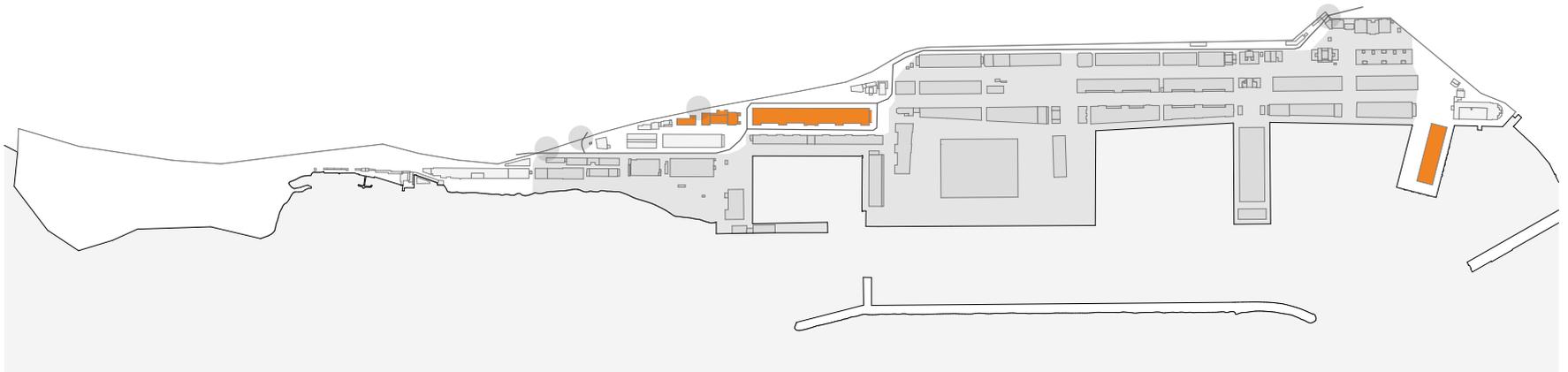
Zugänge

Seit 2011 ist ein kleinerer Teil zugänglich, mit neuen Einfahrten



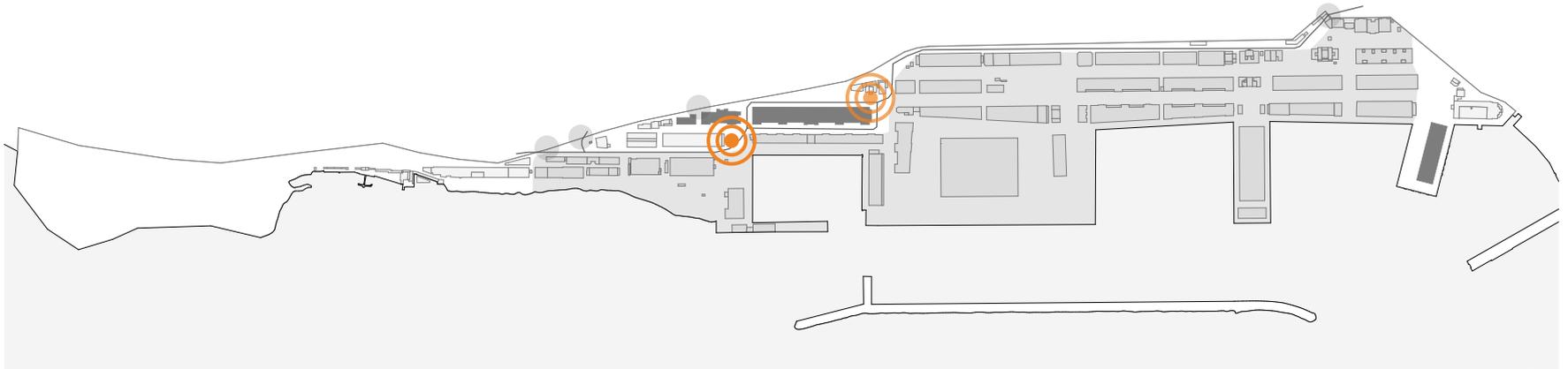
Durchfahrt

Die Bretella ist die einzige geöffnete Straße



Renovierte Gebäude

Einige Gebäude wurden für spezielle Ereignisse geöffnet



Standort

Die Auswahl fiel auf die beiden Orte um das Magazzino 26 aufgrund dieser Bezüge

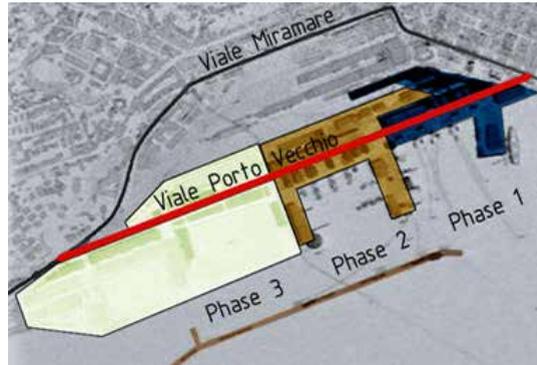
Projekte bis Heute



Bonifica, Luciano Semerani

1989 schlug Semerani eine neue Business Zone, die Gestaltung des Gebietes um den Bahnhof und eine Unterführung bis zum Porto Nuovo vor.

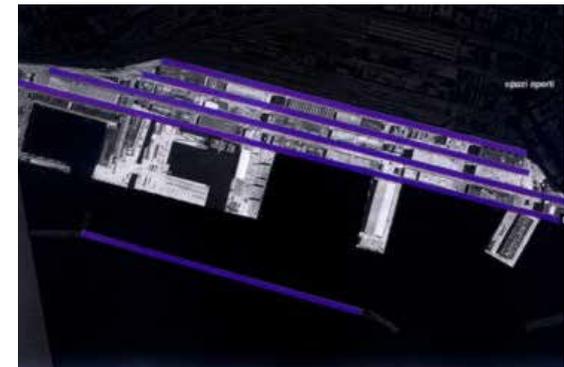
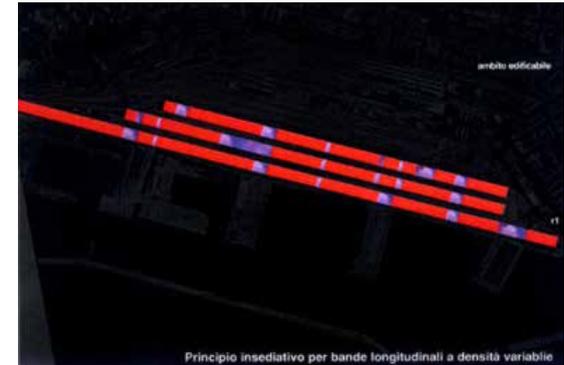
(www.semeranietamaro.it/pagine/Progetti/P_URBANISTICI/Bonifica.html)



Projekt Studio, Manuel de Solà Morales

1997 Das Projekt sah die Verlegung der Viale Miramare zwischen die beiden Hauptgebäudezeilen im Porto Vecchio vor und eine Entwicklung in drei Phasen.

(www.azw.at/Sonntags_Triest_Gangart/Trieste/PortoMorales.html)



Projekt Studio, Stefano Boeri

2000 Es handelte sich um eine Planung in Tendenzen, bei der die Gesamtmorphologie des Ortes und die Typologien grundsätzlich beibehalten bzw. elastischen Bewährungsproben unterzogen werden.

(www.azw.at/Sonntags_Triest_Gangart/Trieste/PortoBoeri.html)



Magazzino 26

2011 Erste Restaurierung; Intervention für die Biennale d'Arte di Venezia 2011; das Magazin – das größte des ganzen Hafens – war Hauptsitz der Ausstellung. (www.porto.trieste.it/app/webroot/file_il_porto/brochure_porto_vecchio_ita.pdf)

Centrale & Sottostazione

2011 Gleichzeitig wurden die Centrale Idrodinamica und die Sottostazione Elettrica restauriert, um ein neues Museumszentrum zu schaffen. (www.porto.trieste.it/app/webroot/file_il_porto/brochure_porto_vecchio_ita.pdf)

Porto Città

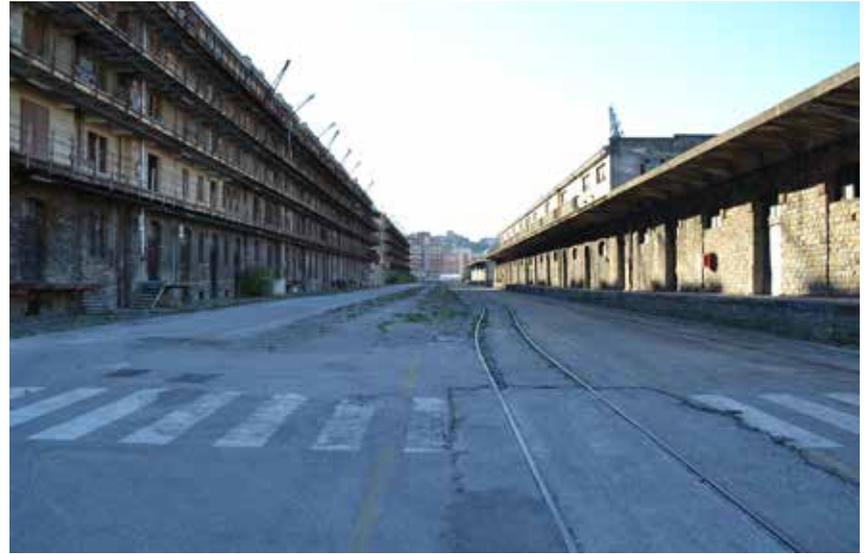
2012 Restaurierung der bedeutendsten Gebäude und Belegung mit neuen Funktionen wie Hotels, Geschäften, Ausstellungs- und Kulturräumen. (www.portocitta.com/it/progetto/)
* Stand aller Website: 15.02.2015

Eine kleine Tour durch den Hafen





Eine kleine Tour durch den Hafen





Eine kleine Tour durch den Hafen





2.3 Standort

„ Questo luogo era il futuro... “

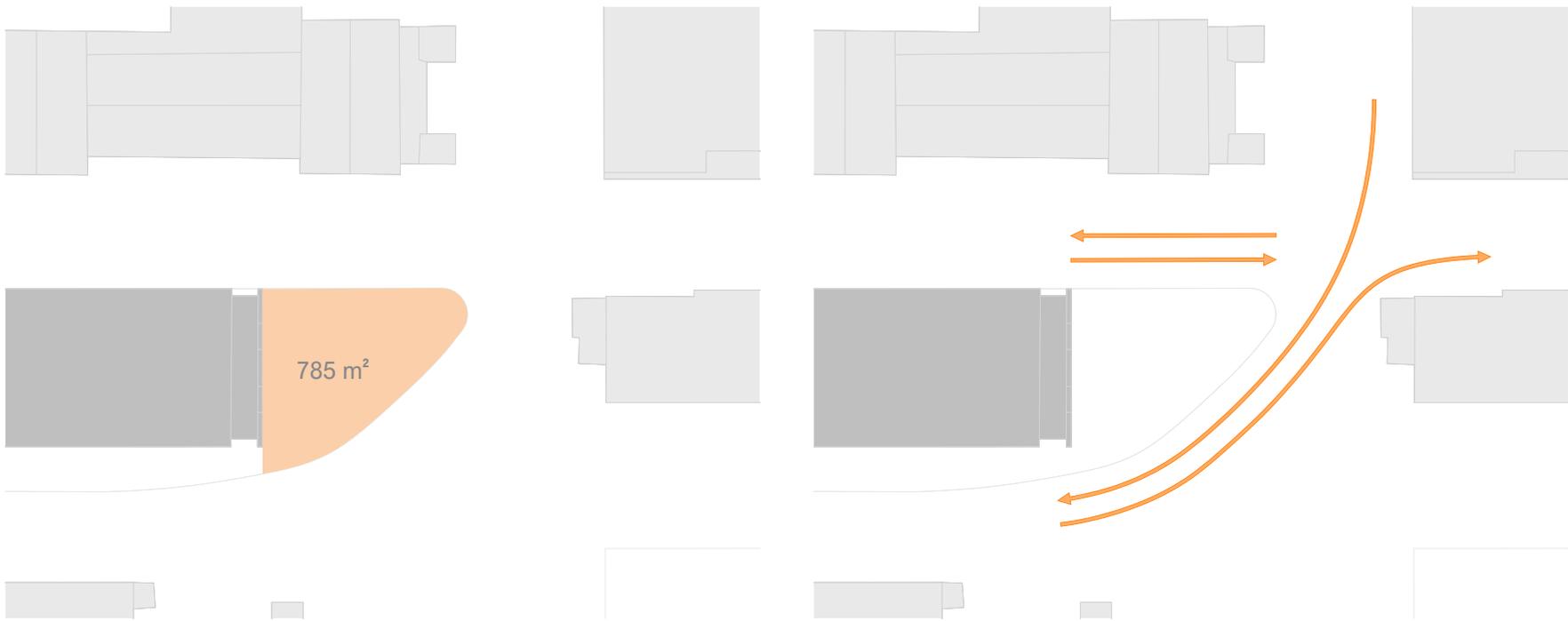
*Conversazione con una volontaria del FAI
(Fondo per l'Ambiente italiano)
08.10.2015*

„ Diese Ort war die Zukunft... “

*Gespräch mit einer Ausstellungsführerin
von FAI (gemeinnützige Stiftung für Denk-
malpflege und Naturschutz)
08.10.2015*



Lage

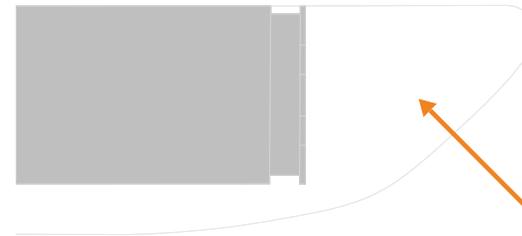
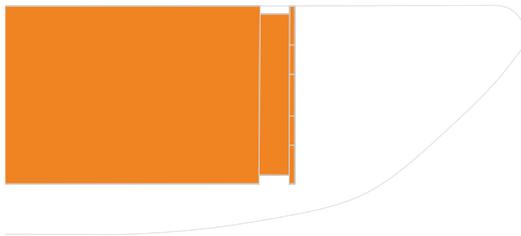
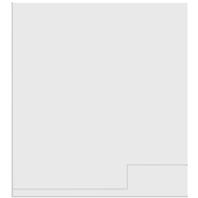
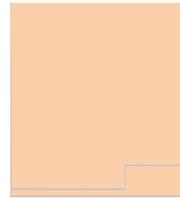
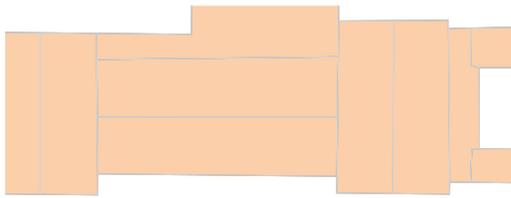


Dimension

Die Fläche beträgt 785 m² und war vor der Installation eine von Betonelementen begrenzte, ungenutzte Verkehrsinsel. Es handelt sich, aufgrund der Verkehrssituation, der umliegenden Gebäude und dem Bezug zum Meer, um einen bevorzugten Platz.

Verkehrssituation

Der Bereich liegt an einem Schlüsselpunkt der Bretella, wo sich die beiden Fahrtrichtungen trennen und um das Magazzino 26 führen. An der Kreuzung führt eine weitere Straße nördlich zur Centrale Idrodinamica und der Sottostazione Elettrica.



Umliegende Gebäude

Rund um den Standort befinden sich die schon renovierten Gebäude (Magazzino 26, Centrale Idrodinamica und Sottostazione Elettrica) und das Magazzino 27, eine alte Halle, welche die meiste Zeit leer steht jedoch in einem einwandfreiem Zustand ist.

Bezug zum Meer

Es ist der einzige Ort innerhalb des geöffneten Bereichs, der eine direkte Blickbeziehung zum Meer bietet. Von dort kann man die im Zentrum Triests liegende Piazza Unità (Ziel der Barcolana) sehen oder den Blick in Richtung Istrien werfen.

3.

Enter | Konzept

3.1 Einleitung

Schlüsselwörter

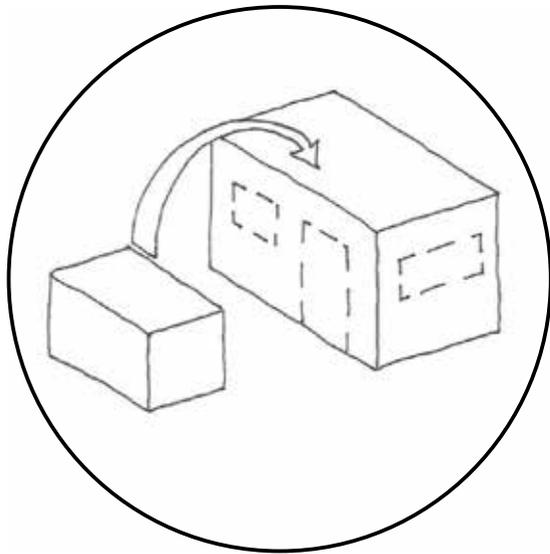
Enter | PortoVecchio =

Enter |

...enthält eine doppelte Bedeutung:
„hereintreten“ und „einfügen“

PortoVecchio

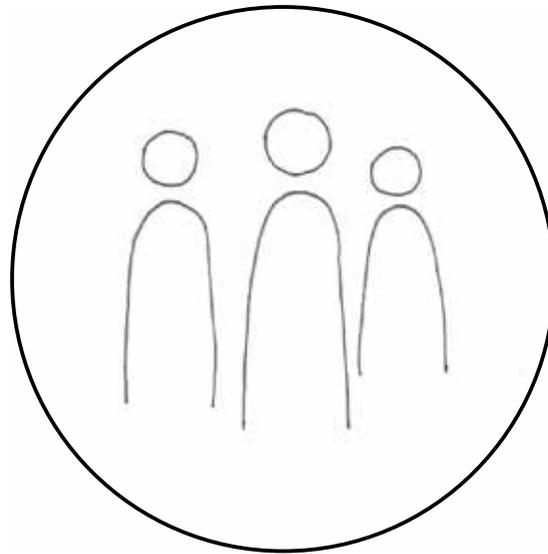
italienisch für Alter Hafen



Reaktivierung

Eine nachhaltige Strategie für das gesamte Hafengebiet:

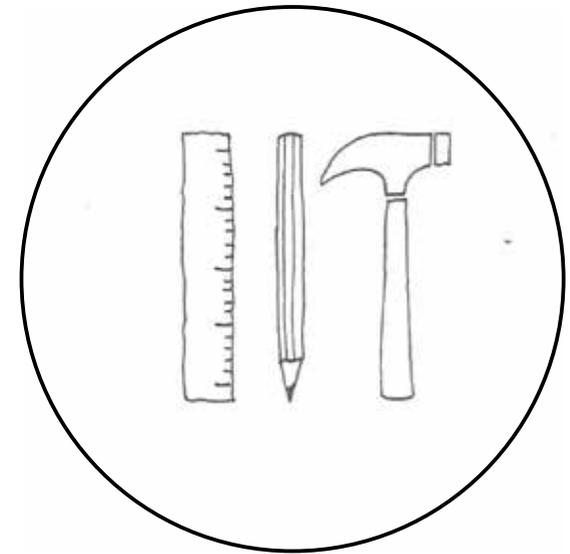
- ungenutzte Bereiche werden durch neue Aktivitäten wiederbelebt
- eine schrittweise Entwicklung



Bottom-up

Partizipative Prinzipien:

- Architekten definieren die Strategie und das konstruktive Konzept
- neue Aktivitäten werden gemeinsam mit der Bevölkerung und lokalen Institutionen festgelegt



Realisierung

Entwurf:

- *Low-cost* - Architektur (wiederverwendbare Materialien, Aufbau durch Studenten)
- soziale Nachhaltigkeit

Konzept Beschreibung

Enter | PortoVecchio

Das Projekt hat als Ziel die Reaktivierung von Räumen des Alten Hafens (Porto Vecchio) von Triest mittels Beteiligung.

Eine starke urbane Identität prägt die Architektur des Porto Vecchio. Jedoch nimmt dieser am Triester Stadtleben nicht teil und scheint in der Zeit stehen geblieben zu sein. Bis heute gab es viele verschiedene Projekte mit dem Ziel einer baldigen Renovierung des ganzen Areals - jedoch ohne Erfolg. Nur für die Biennale d'Arte di Venezia 2011 konnten einige Gebäude restauriert werden und zwar: Magazzino 26, Centrale Idrodinamica und später auch Sottostazione Elettrica⁰¹. Es wurde eine minuziöse Restaurierung durchgeführt, nach der Veranstaltung aber standen die Gebäude bis zur Realisierung unserer ersten Intervention die meiste Zeit leer⁰². Bis heute ist der Porto Vecchio immer noch unterbenutzt.

Wie sieht die Zukunft des Alten Hafens aus?

Was denken die Bürger darüber, was wünschen sie sich?

Wie kann man sie mit einer strategisch nachhaltigen Entwicklung, ins Gebiet zurückbringen?

Strategie: Schlüsselwörter

Das Projekt hat sich mit diesen Fragen auseinandergesetzt, um konkrete Maßnahmen zu ergreifen. Wir haben ein kleines Gebiet des Alten Hafens durch eine temporäre Installation, die nach einem partizipativen Prozess definiert wurde, reaktiviert.

Die drei Schlüsselbegriffe, die das Konzept charakterisieren, sind:

1. Reaktivierung
2. Beteiligung
3. Realisierung

Warum „Enter“

Der Name des Projektes „Enter | Porto Vecchio“ soll das Konzept am besten darstellen und kommunizieren. Neben dem italienischen Namen des Alten Hafens steht das Wort „Enter“, das eine doppelte Bedeutung enthält: „Enter“ kann sowohl „eintreten“ als auch „einfügen“ heißen⁰³.

Ziel dieser Arbeit war, das Betreten des Porto Vecchio wieder zu ermöglichen und den Bewohnern die Möglichkeit zu geben, ihre Meinung über die Zukunft des Hafens über spezielle partizipative *Tools* mitzuteilen.



01. Magazzino 26

Restaurierung des größten Magazins im Alten Hafen

Rossella Gerbini Architektin

Triest (I), 2002-2006

>> www.porto.trieste.it/app/webroot/file_il_porto/brochure_porto_vecchio_ita.pdf

Stand: 15.02.2015

Abb. links oben: das Magazzino 26 von außen

Abb. rechts oben: die leeren Innenräume des Magazzino 26



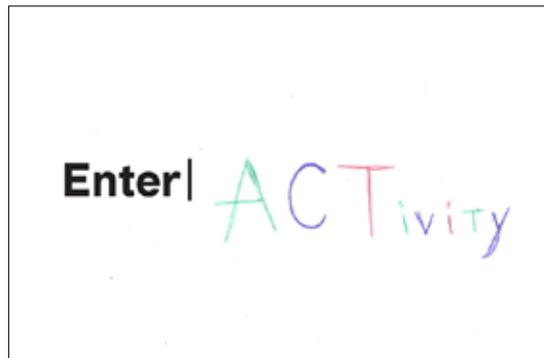
02. Wie u.a. in der dem Artikel *La «città proibita» sul porto che Trieste sogna di riavere* erzählt:

[http://www.corriere.it/cultura/11_agosto_12/...](http://www.corriere.it/cultura/11_agosto_12/)

Stand: 11.08.2012

Abb. links mitte: das Haupttor in Richtung Zentrum

Abb. rechts mitte: Modell eines der vielen Projekte



03. Doppelte Bedeutung von Enter

Abb. unten: Darstellung der doppelten Bedeutung von Enter, „eintreten“ (ins Gebiet) und (einen Wunsch) „einfügen“

3.2 Reaktivierung Neue Aktivitäten im Bestand

Reaktivierung versus Restaurierung

„Reaktivierung“ und „Restaurierung“ sind zwei Begriffe, die für Renovierungsprojekte oft verwendet werden. Sie entsprechen aber unserer Meinung nach zwei verschiedenen Arbeitsweisen.

Enter | PortoVecchio konzentriert sich auf Reaktivierung anstatt auf Restaurierung. An Stelle einer perfekten Restaurierung, die aber kein Leben mit sich bringt – wie in den Fällen des Magazzino 26, der Centrale Idrodinamica und der Sottostazione Elettrica (siehe 2.2 Analyse, Porto Vecchio, Projekte bis heute) – setzen wir den Akzent auf eine aktive Partizipation der Nutzer sowie einer Wiederbelebung des Hafens.

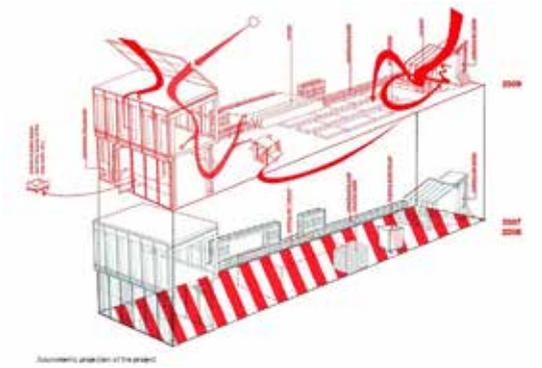
Step-by-step: Gemeinschaft und Selbstorganisation

Dieser Prozess soll graduell verlaufen und gemeinsam mit den Bewohner durchgeführt werden: dadurch schafft man es, dass sich das Projekt nachhaltig entwickeln kann. Nicht nur finanziell gesehen (jeder Schritt schafft die ökonomische Grundlage für den darauf folgenden), sondern auch sozial. Wie in dem Projekt „Le 56 / Eco-interstice“ vom atelier d'architecture autogérée (aaa) wird dem beteiligten Bürger eine aktive Rolle im Prozess und bei der Organisation von Aktivitäten angeboten bzw. wird diese von ihm verlangt. Zusammen mit ihnen werden neue Mittel und Strukturen realisiert⁰⁴. Die Architekten erschaffen so einen Rahmen, in dem sich die Gemeinschaft selbst organisieren kann.

Dadurch kann die Aneignung und die Belegung des verlassenen Raumes, wie im „Le 56 / Eco-interstice“, erfolgen:

„This project explores the possibilities of an urban interstice to be transformed into a collectively self-managed space. [...] The management of the project gives space and time to construction, the construction site becoming itself a social and cultural act. Parallely with the construction of the physical space, different social and cultural networks and relationships between the users and the actors involved are emerging.“⁰⁵

Hier betont die aaa, wie sich der urbane Zwischenraum durch die Realisierung der verschiedenen Phasen verwandelt hat. So hat sich diese schrittweise Konstruktion selbst zu einer sozialen und kulturellen Aktion entwickelt. Es entstand, nicht nur ein selbstorganisierter Raum, sondern auch eine neue Interaktion zwischen den Akteuren. Diese Art von Selbstorganisation der Räume kann auch in den bestehenden Gebäuden bespielt werden. Hier können neue Strukturen konstruiert werden, die ein konstantes *re-planing* der Szenarien erlaubt, wie im „Fun Palace“ von Cedric Price⁰⁶. Den Rahmen eines offenen *Step-by-step* Prozesses einer solchen Reaktivierung im Bestand, sieht auch das Konzept von Enter | Porto Vecchio vor. Der erste Schritt davon war eine Intervention im öffentlichen Raum in Oktober 2015. (siehe 7. Workshop)



Bevölkerung



Partizipation

04. Le 56 / Eco-interstice

Step-by-step Reaktivierung eines urbanen Zwischenraums als ökologisches und soziales Projekt

atelier d'architecture autogérée (aaa)

Paris (F), 2006-heute

>> <http://www.urbantactics.org/projets/passage56/>

Für mehrere Informationen, siehe auch den Blog des Projekts Le 56 / Eco-interstice:

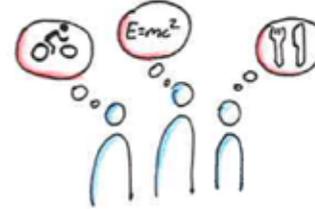
www.56stblaise.wordpress.com.

Stand: 15.02.2015

Abb. links oben: der Step-by-step Prozess



Fragebögen (Partizipation)

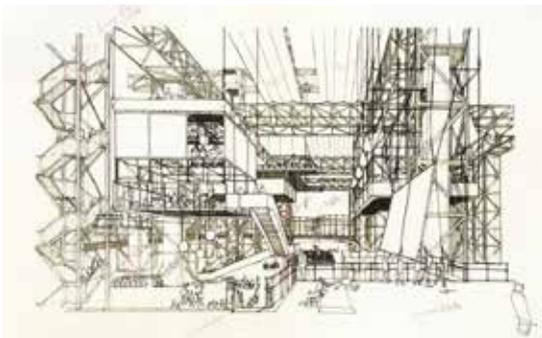


Partizipation (neue Funktionen)

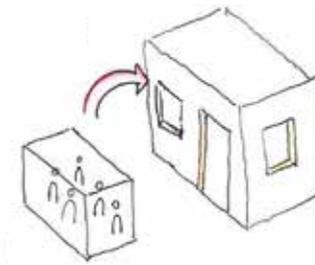
05. www.urbantactics.org/projects/passage%2056/passage56html.html

Stand: 15.02.2015

Abb. links Mitte: Foto des Projektes



Bauen (Entwurf + 1:1 Realisierung)



Box in the box (Reaktivierung)

06. RE:CP (2003), S30, The Fun Palace

Abb. links unten: der flexible Raum des Fun Palace

Abb. rechte Reihe: Schlüsselwörter: Reaktivierung, Beteiligung, Realisierung

Steps unseres Prozesses

Erster Step: Reaktivierung des öffentlichen Raumes

Als Zeitperiode für die Realisierung der ersten Intervention wurde die Barcolana 2015 ausgewählt, die traditionelle Triestiner Regatta mit Stadtfestcharakter. (siehe 2.1 *Triest, Sozio-kultureller Kontext*)

So wurde es möglich, einen größeren Teil der Gemeinschaft von Triest in das Projekt einzubeziehen und eine *Win-to-Win* Situation mit der Hafenbehörde Triests und weiteren lokalen Organisationen zu erzielen (siehe 6.2 *Organisation und Synergie*), um diese Reaktivierung in Wirklichkeit zu realisieren.

Vom 01. bis 11. Oktober 2015 hat die Installation den Raum vor dem Magazzino 27 und der renovierten Centrale Idrodinamica reaktiviert. So wurden, wie in den Interventionen von Prof. Peter Fattinger, neue Sichtweisen⁰⁷ für einen bestimmten Ort geboten (in unserem Fall, den Alten Hafen) und durch verschiedene Werkzeuge informelle Situationen für die Interaktionen zwischen den Besuchern geschaffen. Das Programm bot täglich verschiedene Veranstaltungen an, bei denen unser Team sowie die Studenten des Design.Build Workshops immer anwesenden waren.

Das Hauptthema der Events wurde schon in den Monaten zuvor, durch einen partizipativen Prozess definiert. Dieser hatte als Ziel, die Selbstbestimmung der Bevölkerung zu testen und um herauszufinden, wie eine selbstbestimmte Aktivität die Einwohner ins Gebiet bringen kann. Neben der Bespielung des Raumes standen verschiedene Werkzeuge zur Verfügung, welche eine informelle Aneignung⁰⁸ des Areals ermöglichen sollen.

Bei der Konstruktion bzw. der Wahl der Materialien wurde auf schon vorhandene Materialien gesetzt. Diese wurden – wie es unter anderem beim Projekt „Deja-Vu“ von Prof. Peter Fattinger mit Getränkekisten der Fall war – zweckentfremdet und nach der Installation wieder abgebaut und in ihren herkömmlichen Kreislauf zurückgegeben⁰⁸.



07. BELLEVUE. Das gelbe Haus.:

temporäre Installation, die „neue Sichtweisen auf Linz“ bietet

Peter Fattinger, Veronika Orso, Michael Rieper
Linz (A), 2009

>> www.bellevue-linz.at/index.php?idcatside=1

Stand: 15.02.2015

Abb oben: die informelle Bühne von BELLEVUE



08. Wie u.a. in den Projekte von Prof. Peter Fattinger:

- Add On. 20 Höhenmeter
temporäre Installation für gemeinsames Wohnen, Essen und Kommunizieren
Peter Fattinger, Veronika Orso, Michael Rieper und StudentInnen der TU Wien
Wien (A), 2005

>> <http://www.add-on.at/cms/side126.html>

(Abb. Mitte)



- Deja-Vu. Eine temporäre Bühne
temporäre Installation im öffentlichen Raum
Peter Fattinger, Veronika Orso
Linz (A), 2011

>> <http://www.fattinger-orso.com/projects/dejavu.html> (Stand: 15.02.2015)

(Abb. unten)

Steps unseres Prozesses

Zweiter Step: Reaktivierung der Gebäude

Das von Enter | Porto Vecchio vorgeschlagene Projekt ist kein abgeschlossenes, sondern soll der Startschuss eines Prozesses sein, der mit der Reaktivierung eines öffentlichen Raumes beginnt und als Ziel die Wiederbelebung des gesamten Alten Hafens hat. Deswegen wurde es so konzipiert, dass es auch für die verfallenen Magazine und Hallen des Alten Hafens individuell geeignet ist.

Ein Schlüsselpunkt ist das freie Programm von Aktivitäten, ein Programm welches jederzeit umgeplant werden kann. Um dies zu unterstützen, ist es nicht unbedingt notwendig, die alte Hülle perfekt zu restaurieren. Ansonsten schlägt Enter | Porto Vecchio vor, die alten Hüllen größtenteils zu behalten (als Richtlinie zumindest) und den Fokus auf die Planung der Aktivitäten durch einen bottom-up Prozess zu setzen.

Um dieses freie Programm zu unterstützen, können neue flexible und hybride Strukturen basierend auf einem *Box-in-the-box* Prinzip in den Bestand verlegt werden, sowohl offen als auch geschlossen. Ein interessantes Experiment wurde auf diese Weise von den spanischen Architekten Langarita y Navarro in der Red Bull Academy in Matadero Madrid⁰⁹ durchgeführt. In ihrem Projekt haben sie den faszinierenden Charakter des alten Gebäudes behalten und haben eine neu gestaltete nachhaltige Box aus Holz hinzugefügt, Aktivitäten bespielen je nach Programm den Innen- sowie Außenraum.

Besonders interessant (und das Konzept unserer Arbeit beeinflussend) ist die Reaktivierung des Palais de Tokyo von Lacaton & Vassal. Auch hier wurde die Alte Hülle behalten. Im Inneren wurden die Räume für ein selbstorganisiertes, offenes Programm „umformuliert“, wie das Programm von einem zeitgenössischen „Fun Palace“¹⁰.



09. Red Bull Music Academy

Transformation eines alten Schlachthofareals zu einer Musikakademie mittels freistehender Raummodule unter einer bestehenden Dachkonstruktion

langarita-navarro architekten

Madrid (E), 2011

>> www.langarita-navarro.com/project/red-bull-music-academy/

Stand: 15.02.2015

Abb. oben: Dachkonstruktion, Raummodule und öffentlicher Zwischenraum

Abb. Mitte: *Box-in-the-box* System



10. Palais de Tokyo, Site for contemporary creation

Reaktivierung eines verlassenen Museums der 30er Jahren zu einem Kulturzentrum mit freiem Programm; wurde als „zeitgenössischer Fun Palace“ bezeichnet (*Domus 959*)

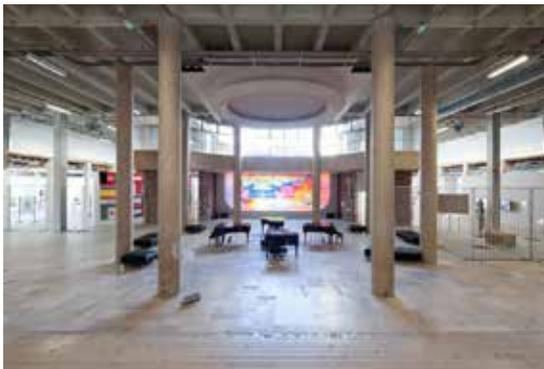
lacaton & vassal architekten

Paris (F), 2012

>> www.lacatonvassal.com/index.php?idp=20#

Stand: 15.02.2015

Abb. unten: ein Szenario der freien „Umformulierung“ der Räume



Steps unseres Prozesses

a. Enter | your ideas

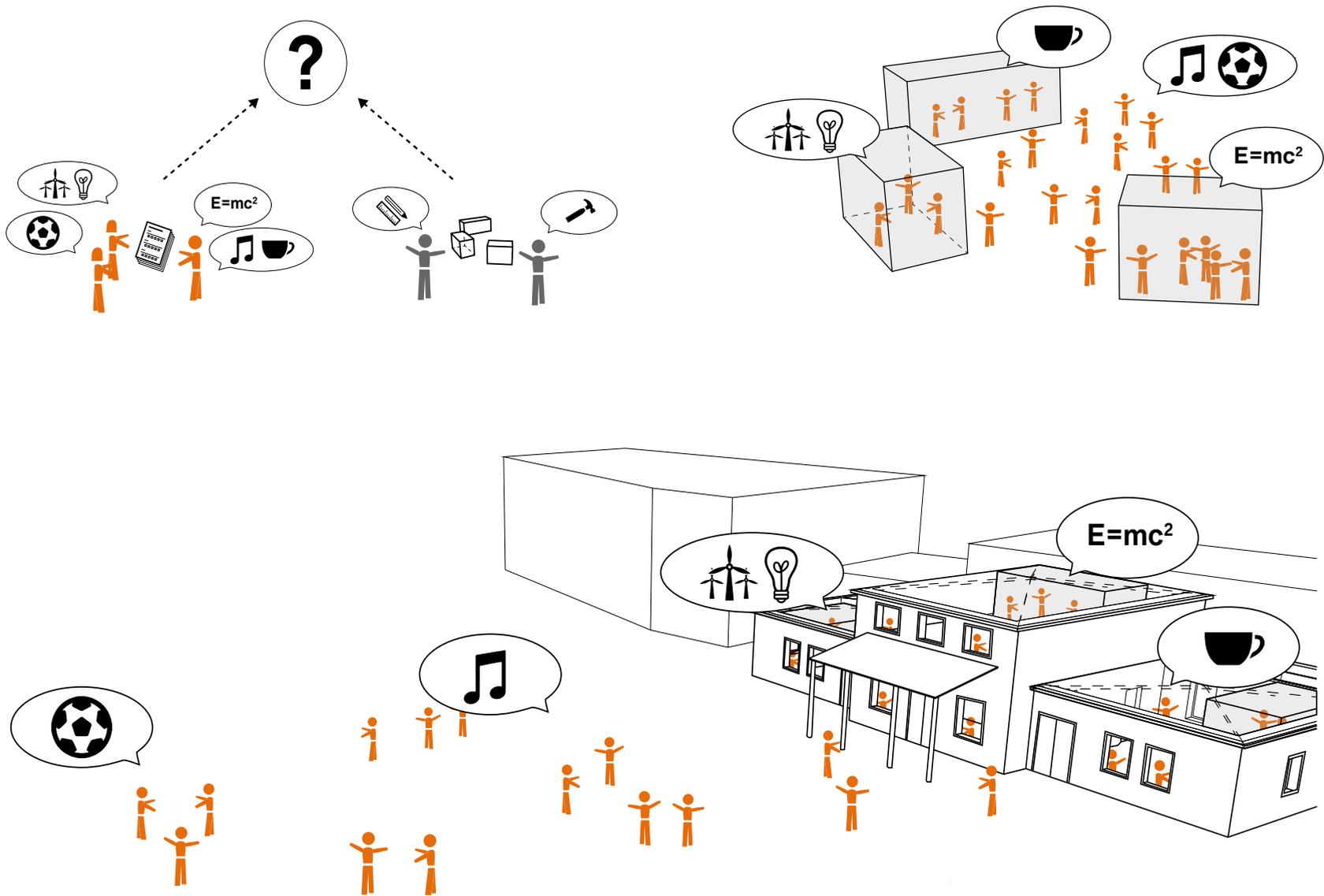
Die erste Phase der Strategie basiert auf der Einbeziehung der Bevölkerung und lokaler Institutionen bei der Entscheidungsfindung über die vorgesehenen Nutzungen. Diese werden durch partizipative *Tools* wie z.B. den Fragebogen „*Il Porto Vecchio cambia pagina*“ und spezielle „Partizipative Visitenkarten“ ermittelt. Die Gesamtstrategie und die technischen Details des Projekts werden in Zusammenarbeit mit jungen Spezialisten entwickelt (siehe 3.3 *Partizipation*; 4. *Partizipativer Prozess*).

b. Enter | a new public space

Der nächste Schritt war, eine der Freiflächen im Alten Hafen zu reaktivieren (siehe 7. *Workshop*). Dieser Bereich soll – zumindest vorübergehend – der Bevölkerung und der Stadt zurückgegeben werden, sodass ein neuer öffentlicher Raum entstehen kann. Der gewählte Hotspot ist, aufgrund seiner strategischen Lage und dem architektonischen Mehrwert, der Bereich zwischen den Magazinen 26 und 27 direkt vor der Centrale Idrodinamica. Der Zeitraum umfasst acht Tage während der Segelregatta Barcolana 2015.

c. Enter | in the building

Der letzte Schritt umfasst die Reaktivierung der bestehenden Bausubstanzen, beginnend mit der Locanda oder dem Magazzino 27 im Bereich der Installation. Einmal reaktiviert, wird das Gebäude der Motor für die Wiederbelebung weiterer Teile des Alten Hafens.



3.3 Partizipation

Ein offener Prozess

Rahmenbedingungen im Porto Vecchio

Der Alten Hafen wurde oftmals nicht als Teil der Stadt angesehen. Das Gebiet befindet sich nämlich in einer „verbotenen Stadt“ (siehe *Fußnote 02* in diesem Kapitel), einerseits nicht zugänglich aufgrund der Freihandelszone, andererseits begrenzt durch das Meer und die Gleise des Hauptbahnhofs. Obwohl die Einfahrt nur 500 m vom Rathaus entfernt liegt, hat das Gebiet absurderweise einen peripheren Status – nicht nur in physischer, sondern auch in „mentaler“ Form in den Köpfen der Triestiner. Seit den 70er Jahren steht das Problem der Renovierung des Porto Vecchio nun zur Diskussion, zu der die Bevölkerung jedoch nie wirklich befragt bzw. eingeladen wurde. Viele beachtliche Projekte wurden entwickelt, die aber nie eine konstruktive Synergie mit den Bewohnern oder der lokalen Organisationen und Institutionen geschaffen haben. Dies hat langsam zu einem Entfremdungseffekt der Thematik geführt.

Deswegen lag die Strategie darin, diese Akteure in den Prozess miteinzubeziehen. Ein solcher *Bottom-up* Zugang ist notwendig, um ein gemeinsames Bewusstsein zu schaffen, sodass der Porto Vecchio ein lebendiger Teil der Stadt wird und sich alle dafür verantwortlich fühlen können.

Partizipative Strategie

Aus diesem Grund wurde eine Strategie nach folgenden Prinzipien entwickelt:

- *Networking* auf verschiedenen Ebenen
- Partizipative *Tools*
- ein *Bottom-up* Prozess
- als ersten realisierten *Step* eine *Do-it-yourself* Intervention

Durch die Interaktionen dieser Prinzipien wurde im Rahmen dieser Arbeit, ein offener und gemeinsamer Zugang zum Verwandlungsprozess des Porto Vecchio kreiert, wie es im Fall des Hauptplatzes von Hamar (Dänemark) von *ecosistema urbano* durchgeführt wurde:

*„Dreamhamar is a participation and network design process aimed to redesign the public space of Stortorget Square in Hamar, Norway. During 2011-2012, citizens are taking part in a collective brainstorming process that will define their new square. It's a pioneer approach to the construction of new public spaces or transformation of existing ones, supported by workshops, lectures, urban actions, communication and participation tools. The project involves various stakeholders that become part of the community of Dreamhamar and participate in some of the seven working areas which are currently developed.“*¹¹



11. Dreamhamar

Partizipativer Prozess und Planungsentwicklung
für den Platz von Hamar

ecosistema urbano

Hamar (N), 2011-2013

>>ecosistemaurbano.com/portfolio/dreamhamar/

Stand: 15.02.2015

Abb.: partizipative Strategie von Dreamhamar

Ein offener Prozess

Schlüsselbegriffe

Networking auf verschiedenen Ebenen

Um einen solch komplizierten Bereich endlich „öffnen“ zu können, war es zwingend notwendig Dritte miteinzubeziehen. Mit einer guten Strukturierung kann man *Win-to-win* Situationen schaffen, wodurch sich ein größerer Austausch von Ideen zwischen den verschiedenen Teilnehmern ergibt. Alle Beteiligten können miteinander im Dialog stehen und sich dadurch bereichern. Die daraus folgenden Ergebnisse können in konkrete Aktionen umgesetzt werden, wie im Beispiel von Dreamhamar, wo der Planungsprozess zur neuen, partizipativen Gestaltung des Hauptplatzes von Hamar geführt hat¹². So haben wir nicht nur mit der Bevölkerung sondern auch mit jungen Profis aus verschiedenen Bereichen, lokalen Organisationen sowie Institutionen zusammengearbeitet (siehe 6.2 *Organisation und Synergien*).

Partizipative Tools

Dank dieser Werkzeuge können die Planer mit den Bewohnern in Kontakt treten und haben somit ein Mittel, zum Kommunizieren und Ideen auszutauschen. So kann jeder am Planungsprozesses teilnehmen. Diese Arbeit richtet die Aufmerksamkeit darauf, gemeinsam Aktivitäten für die Intervention zu definieren und Wünsche über bzw. für den Alten Hafen und seine Zukunft zu sammeln und mit einem größeren Publikum zu teilen (online). Für die Fragebögen wurde eine typische Struktur als Vorlage gewählt, die gemeinsam mit Soziologen an die Rahmenbedingungen Triests angepasst wurde. Um die Wünsche der Bewohner festzuhalten

wurde entschieden, eine neue Art von *Tool* in Form von kleinen Karten zu entwickeln. Diese erinnern an die vom *ecosistema Urbano* in Exuma Garden of Dreams verwendeten Karten¹³, jedoch wurden sie in unserem Fall für die Bedürfnisse unserer Vermittlungsphase mit weiteren Prinzipien ergänzt. So haben wir spezielle „Partizipative Visitenkarten“ gemeinsam mit Michele Pastore kreiert (siehe 4.3 *Mini Maker Faire Trieste 2015, Partizipative Visitenkarten*). Darauf konnte jeder Besucher seine Wünsche für den Porto Vecchio äußern. Ob nur ein Wort, ein kurzer Text oder eine Zeichnung – es gab keine Vorgaben. Wie bei dem Wettbewerbsprojekt „Wunder“¹⁴ von Lorenzo Louis Pradelli und Michele Pastore wurde eine schwarz-weiße Struktur konzipiert (weiße Visitenkarte mit dem Titel „Enter |“). Diese Visitenkarte – sowie das ganze visuelle Konzept des Projektes – widerspiegelt unsere Architektur, die als Rahmen für die Ideen der Teilnehmer fungiert.

Bottom-up Prozess

Enter | Porto Vecchio schlägt kein fertiges Projekt vor, sondern einen offenen Prozess, in den die Gemeinschaft involviert wird (siehe 3.2 *Reaktivierung*) und der sich schrittweise weiterentwickeln soll. Neben der Bevölkerung werden auch Organisationen und Institutionen eingeladen daran teilzunehmen.

Erster step: DIY Intervention

Nach dem partizipativen Prozess wurde als erster Schritt die Realisierung einer Installation durch einen Studenten Workshop geplant und durchgeführt (siehe 3.4 *Realisierung*).



12. Dreamhamar

Partizipativer Prozess und Planungsentwicklung
für den Platz von Hamar

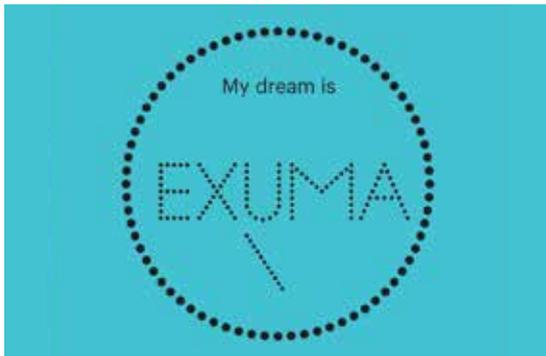
ecosistema urbano

Hamar (N), 2011-2013

>> ecosistemaurbano.com/portfolio/dreamhamar/

Stand: 15.02.2015

Abb.: die Realisierungsphase von Dreamhamar



13. Exuma Garden Of Dreams

Werkzeuge für das Management einer nachhaltigeren Zukunft von dem Exuma Archipel

ecosistema urbano

Exuma (BS), 2014

>> ecosistemaurbano.com/portfolio/exuma-garden-of-dreams/

(Stand: 15.02.2015)

Abb.: das *participation tool* von Exuma



14. Wunder

Siegerprojekt des Wettbewerbs für die visuelle
Identität des neuen Science Center von Triest

Lorenzo Louis Pradelli, Michele Pastore

Triest (I), 2013

>> <http://www.lorenzopradelli.com/0-1-i-Wunder.html>

(Stand: 15.02.2015)

Abb.: Anwendung des Konzeptes auf Plakaten

3.4 Realisierung

Das Prinzip

Klein aber konkret

Nachdem die vielen Projekte für den Porto Vecchio in den letzten 40 Jahren alle samt gescheitert sind, sollte die Realisierbarkeit eine der höchsten Prioritäten für ein Reaktivierungskonzept sein. Auch in diesem Sinne ist der *Step-by-step* Gedanke entscheidend: statt großer kostspieliger Projekte, schlägt Enter | Porto Vecchio kleine aber konkrete Schritte, zur graduellen Rückgewinnung des Gebiets für die Bevölkerung vor.

Zwei Prinzipien:

- Machbarkeit, durch einen *low-tech* und *low-cost* Entwurf
- *DIY* Charakter als Vorbild für die partizipative Aneignung der Räume von Porto Vecchio.

Der Entwurf wurde so entwickelt, dass er durch einen Studenten Workshop (nach dem Design.Build Format von Peter Fattinger) realisiert werden kann (siehe 7. *Workshop*).

Low-cost Entwurf

Für den Entwurf haben wir entschieden, mit recycelten Materialien zu arbeiten und einfache aber elegante Konstruktionsdetails zu entwickeln. Die gewählten Materialien bestechen neben den geringen Kosten für Kauf bzw. Miete vor allem durch ihren nachhaltigen Stoffkreislauf. Manche Elemente wie z.B. Container, Paletten, alte Segeln, etc. könnten nach der Installation wiederverwendet werden. Eventuell, auch für die nächsten Schritte des Prozesses.

Selbstkonstruktion und Selbstorganisation

Die Konstruktion verkörpert eine *do-it-your-self* Identität, die den Besucher inspieren soll. Sie stellt somit eine Art partizipatives *Tool* dar.

Die Sensibilisierung zur Selbstkonstruktion hat ihre Wurzeln in den Utopien der 60er Jahre. Sie wird aber noch heute, mit Adaptierungen und „Updates“ in verschiedenen Büros und Universitäten in ganz Europa praktiziert. Die „Autoprogettazione“ (Selbstplanung) von Enzo Mari war ein Vorreiterprojekt dieser Philosophie und stellte den Fokus nicht auf Kaufen, sondern auf Lernen als Erziehungsprozess für alle¹⁵. Auch in der heutigen Gesellschaft wird mit diesen Prinzipien experimentiert z.B. durch partizipative Prozesse bei Projekten der Berliner Gruppe Raumlabor¹⁶. Oft ist der Übergang zur Kunst, wie in den Werken von Transparadiso oder von Christine und Irene Höhenbüchler fließend.

Die Prinzipien von Selbstkonstruktion und Selbstorganisation findet man immer mehr auch an Universitäten. Dort wird ihre Natur als *teaching tool* besonders betont. So können einfache Studentenprojekte wie „LOW3“ für den Solar Decathlon 2010 und die nachfolgenden „(e)co“ bzw. „Ressò“¹⁷, den Besuchern die Praxis der Konstruktion bzw. der flexiblen Organisation der Räume und der Aktivitäten bewusst machen. Die wichtige Rolle von Studenten Workshops, bei jeder Art von temporärer Architektur, wird besonders von den Formaten UPDATE (sa.und.sa) bzw. Design.Build (Prof. Peter Fattinger) erforscht.



15. Autoprogettazione

Projekt für den Selbst-Entwurf von Holztischen, -stühlen, -regalen und -betten, für deren Bau nur einfache Werkzeuge notwendig sind

Enzo Mari

Mailand (I), 1974

>> www.matthewlangley.com/blog/Enzo-Mari-Autoprogettazione2.pdf

Stand: 15.02.2015

Abb: Unterlagen für die „Autoprogettazione“



16. Osthang Projekt

„International Summer School and Festival for Future Modes of Living Together“

raumlabor-berlin & al

Osthang, Darmstadt (D), 2014

>> raumlabor.net

Stand: 15.02.2015

Abb.: Bauphase des Workshops



17. LOW3

Low cost, Low energy und Low impact Installation zum Solar Decathlon Europe 2010, Siegerpreis in der Kategorie „Architektur“

LOW3 Team, ETSAV (UPC Barcelona)

Barcelona-Madrid (E), 2008-2010

>> www.low3.upc.edu

Stand: 15.02.2015

Abb: Studenten von LOW3 während der Bauphase im Garten der Universität

Design.Build

Studenten Workshop

In der Projektserie „Update“ von sa.und.sa in Süditalien werden permanente Installationen für die Neubesetzung von verlassenen Orten mit Beteiligung der Bevölkerung und lokaler Institutionen erbaut.

z.B. dem Projekt UPDATE#04:

*„Die Installation ist das Ergebnis von dem Studenten Workshop UPDATE#04, der vom 27. Juli bis zum 03. August in Camigliano, Süditalien, stattgefunden hat: daran haben 17 StudentInnen aus ganz Italien teilgenommen. Das Projekt wurde durch einen partizipativen Prozess mit der Gemeinschaft definiert und war eine Möglichkeit, um über den Begriff Landmark nachzudenken, nicht nur als Ausdruck an sich, sondern auch als Ausdruck der kulturellen Aneignung von Räumen.“*¹⁸

In diesem Projekt, wurde die Reaktivierung des Ortes nach den Bedürfnissen der Nutzer durchgeführt und hat ihren Bezug zum Ort erneuert.

Das Format Design.Build von Prof. Peter Fattinger, ist eines der bedeutendsten Leitbilder für 1:1 Workshops. Das Prinzip liegt darin, dass die Studenten zuerst den Entwurf bis ins Detail durchplanen, und anschließend 1:1 realisieren, wie es beim Mobilen Stadtlabor der Fall war:

„Im Rahmen eines Design-Build Projekts haben 31 Architekturstudierende ein mobiles Stadtlabor für das urban future.lab der TU Wien entworfen und gebaut.“

*„Nach zwei Jahren Betrieb vor den Toren der TU Wien wurde das mobile Stadtlabor Anfang Oktober 2015 nach Neu Marx übersiedelt und fungiert dort nun als Basis-station und Keimzelle für das temporäre Weiterbauen.“*¹⁹

Wir haben die Realisierungsphase von Enter | Porto Vecchio im Rahmen des Design.Build Formates organisiert und durchgeführt. Dieses Format hat ökonomische und soziale Vorteile gebracht. So konnten wir besonders bei den Aufbaukosten Einsparungen vorweisen (siehe *Anhang*).



18. UPDATE#04

Viewpoint für die Reaktivierung eine verlassenen Panoramapunktes; wurde nach partizipativem Prozess von Studenten realisiert.

sa.und.sa architekten

Camigliano, Caserta (I), 2014

>> www.saundsa.com/update04---viewpoint.html

Stand: 15.02.2015

Abb. linke Reihe: der Prozess von UPDATE#04



19. Mobiles Stadtlabor

Mobiler Seminar- und Ausstellungsraum der Fakultät für Architektur und Raumplanung Peter Fattinger mit StudentInnen der TU Wien Wien (Ö), 2012-2013

>> www.design-build.at/msl.html?

Stand: 15.02.2015

Abb. rechte Reihe: der Prozess für das Mobiles Stadtlabor



4.

Enter | Partizipation

4.1 Partizipativer Prozess Phasen

// IL PORTO VECCHIO CAMBIA PAGINA //

Età: _____ Sesso: M F Professione: _____

* i dati raccolti verranno utilizzati solo ed esclusivamente a scopi statistici e in forma aggregata.

INTRODUZIONE - In vista della **Barcelona 2015** vogliamo costruire un **problema architettonico** che riqualifichi temporaneamente una piccola zona del Porto Vecchio. Sia come esempio concreto di un nuovo modo di procedere, sia come luogo di svago e di incontro per parlare del futuro del Porto. Il progetto viene portato avanti come tesi di laurea all'Università Tecnica di Vienna (TU Wien) e vuole essere il primo passo di un processo di riqualificazione bottom-up, aperto cioè a tutti i cittadini di Trieste.

I PARTE - STATO DI FATTO - Oggi solo una piccola porzione del Porto Vecchio è accessibile al pubblico: la cosiddetta **"Bialbo"**, che dal 2011 collega Piazza della Libertà (Stazione Centrale) a Viale Miramare.

a) Quanto spesso l'attraversi?
 mai raramente a volte spesso sempre

b) Come percepisci realmente questo spazio?
 aperto ruvido dinamico incontro pubblico
 chiuso inasprito statico scuro privato

II PARTE - IL PROGETTO - Per decidere insieme **le attività** ti chiediamo di dare un voto da 1 a 10 (1 = per niente interessante, 10 = molto interessante) alle seguenti possibilità proposte e di indicare la modalità di partecipazione da te preferita tra le seguenti: assistere ad esibizioni, discutere, fare/creare/produrre.

a) arte contemporanea
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 | assistere discutere fare

b) enogastronomia (p.es. con valorizzazione dei prodotti locali)
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 | assistere discutere fare

c) fotografia
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 | assistere discutere fare

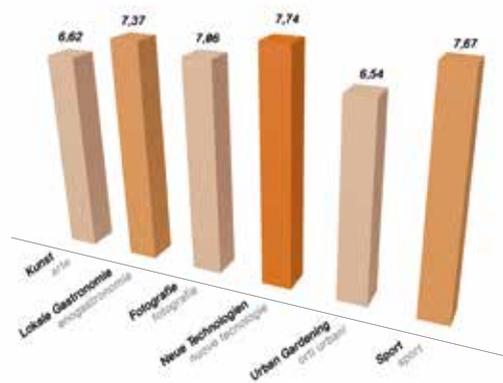
d) nuove tecnologie (p.es. energie rinnovabili)
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 | assistere discutere fare

e) orti urbani (riqualificazione degli spazi pubblici tramite orti cittadini comuni)
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 | assistere discutere fare

f) sport
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 | assistere discutere fare

III PARTE - IL FUTURO DEL PORTO VECCHIO - Secondo te cosa dovrebbe diventare il Porto Vecchio? Quali caratteristiche dovrebbe avere come luogo? La **tua opinione** verrà raccolta e pubblicata in seguito sui social network, con il topic #porto-vecchio-cambia-pagina.

COSA? _____
 CARATTERISTICHE? _____



1. Phase - Partizipative Aktivitäten

Dezember 2014 - April 2015

Die Aktivitäten von der Installation wurden mittels eines spezifischen Fragebogens bestimmt. Gleichzeitig wurden der Vor-entwurf und die Strategie für das Projekt entwickelt.

Ergebnissen von der erste Phasen:

- mehr als 500 Fragebögen (vor allem: Oberdan und Universität)
- Ergebnis: „Neue Technologien“ als gewünschte Funktion

2. Phase - Dialog und Wünsche

Mai - September 2015

Auf der Trieste MMF 2015 (mehr als 6.000 Besucher - siehe 4.3 Mini Maker Faire TS 2015) begann der aktive Dialog und die Vermittlung für den Prozess; Partizipative Visitenkarte wurden verteilt



Partizipative Visitenkarten:

- jeder konnte seinen Wunsch für den Porto Vecchio äußern
- ob Text oder Zeichnung, alles war erlaubt

Vermittlung (siehe 6 Vermittlung):

- die Leute wurden über das Projekt und den Prozess informiert
- Interesse wurde in den sozialen Medien mit speziellen Strategien erweckt

3. Phase - Installation (s. Kapitel 6)

3.-11. Oktober 2015

In Synergie mit lokalen Institutionen und Organisationen fand die partizipative Reaktivierung statt (mehr als 20.000 Besucher); verschiedene Veranstaltungen

Phasen

Unser partizipativer Prozess

Der partizipative Prozess hat sich in drei Hauptphasen gegliedert, jede mit einem spezifischen partizipativen *Tool*:

1. Partizipative Aktivitäten
2. Dialog und Wünsche
3. Installation

Als erster Schritt wurde ein Fragebogen konzipiert, um zu ermitteln, welche Aktivitäten den Triestiner*innen für eine temporäre Reaktivierung am wichtigsten wären. Mehr als 500 Fragebögen wurden ausgewertet, deren Ergebnis das Thema „Neue Technologien“ ergab.

Zweiter wichtiger Moment des Prozesses war im Mai die Vorstellung des Konzeptes bei der Trieste Mini Maker Faire 2015, einer Messe für innovative Ideen. Den Besuchern – mehr als 6.000 – wurden die „Partizipativen Visitenkarten“ ausgeteilt. Darauf folgte die Vermittlungsphase mit durchgehender online Präsenz auf unserer Homepage und in den sozialen Medien und Mitarbeit vor Ort mit verschiedenen Institutionen und Organisationen.

Im Oktober kulminierte der ganze Prozess mit seinem Höhepunkt in Triest. Die Installation wurde in Synergie mit der Hafenbehörde und weiteren lokalen Organisationen realisiert. Der Porto Vecchio wurde durch die Aktivitäten, die von den Triestiner*innen gewählt wurden, wiederbelebt (mehr als 20.000 Besucher). Verschiedene Veranstaltungen fanden statt und weitere Wünsche und Ideen wurden mit den „Partizipativen Freecards“ gesammelt.

Vorige Projekte
z.B.: *Porto Citta*

1. Großprojekt von Investoren für den gesamten Hafen

2. Ohne Beteiligung der Bevölkerung und ohne konkreter Planungs-Strategie

3. Das Projekt wurde nie realisiert, Modell steht noch im Magazzino 26

3. Reaktivierung des gewählten Standortes, von den Bürgern wiederbelebt

2. *Step-by-step* Prozess mit einer Strategie in verschiedenen Phasen mit spezifischen „Partizipativen *Tools*“

Enter | Porto Vecchio

1. Partizipatives Konzept, für eine gemeinsame Zukunft des Porto Vecchio

4.2 Fragebogen Struktur

Ziel

Der Fragebogen wurde als *Tool* konzipiert, um die Leute nach den gewünschten Aktivitäten für die Installation zu befragen. Die Gestaltung und die korrekte Formulierung der Fragen wurde gemeinsam mit jungen Soziologen (bestehend aus Dr. Andrea Guidolin, Dr. Walter Widmann) definiert, um diese nicht nur wissenschaftlich wertvoll, sondern auch interessant zu präsentieren.

Daten & Intro

Man musste nur Alter, Geschlecht und Beruf angeben, der Fragebogen ist anonym. Nach einer syntetischen Erklärung des Konzeptes, geht es los.

1. Teil

Zuerst sollte eine Frage über die Bretella gestellt werden. Wie oft man vor Ort ist? Wie man diese Hauptstraße wahrnimmt? Als mögliche Antwort für die zweite Fragen war ein System von fünf gegenteiligen Adjektivpaaren vorgeschlagen. Hierbei ging es darum festzustellen, wie dieses Gebiet auf die Leute emotionell wirkt, nach der Arbeit und Recherche über die emotionelle Wirkung von urbanen Räumen von Arch. David Calas⁰¹.

2. Teil

Weiters wurden sechs Nutzungen für die Installation vorgeschlagen. Alle sind Optionen, die das Gebiet reaktivieren können und

je nach Konzept leicht umzusetzen sind. Jedes Themengebiet hat eine gewisse Verbindung zur Stadt oder zum Hafen (siehe 2.1 *Triest*): Triest ist z.B. die Stadt in Europa mit dem höchsten Anteil von wissenschaftlichen Forschern, wobei das nicht allen Leuten bekannt ist; die Option Kunst deutet auf die vorige Nutzung des Magazzino 26 hin. Also Aktivitäten, die ein generelles Interesse wecken sollen und die standortspezifischen Aspekte wertschätzen können. Als Bewertung wurde das italienische Schulnotensystem benutzt, das von 1 bis 10 geht (1 = uninteressant, 10 = sehr interessant). Wichtig war, ein System vorzugeben, welches allen gut bekannt ist. Um am besten den Raum für die jeweilige Aktivität gestalten zu können, hat man drei verschiedene Modalitäten für jedes Thema vorgeschlagen und zwar assistere (=anschauen), discutere (=diskutieren), fare (=machen). Jede dieser Optionen sieht einen unterschiedliche Tätigkeit vor, die eine jeweils andere Art der Gestaltung mitbringt. Hier wurde das Multiple-Choice System angewendet.

3. Teil

Diese Teil widmet sich der Zukunft des Porto Vecchio und stellt dem Leser zwei Fragen. Was wünscht man sich für den Hafen? Welche Eigenschaften soll er in Zukunft haben? Dieser Teil wurde absichtlich offen gelassen, um zu einer freien Idee oder Meinung zu animieren.

// IL PORTO VECCHIO CAMBIA PAGINA //

Età: _____ Sesso: m f Professione: _____

* i dati raccolti verranno utilizzati solo ed esclusivamente a scopi statistici e in forma aggregata.

INTRODUZIONE - In vista della Barcolana 2015 vogliamo costruire un **prototipo architettonico** che riqualifichi temporaneamente una piccola zona del Porto Vecchio. Sia come esempio concreto di un nuovo modo di procedere, sia come luogo di svago e di incontro per parlare del futuro del Porto. Il progetto viene portato avanti come tesi di laurea all'Università Tecnica di Vienna (TU Wien) e vuole essere il primo passo di un processo di riqualificazione bottom-up, aperto cioè a tutti i cittadini di Trieste.

I PARTE : STATO DI FATTO - Oggi solo una piccola porzione del Porto Vecchio è accessibile al pubblico: la cosiddetta "**Bretella**", che dal 2011 collega Piazza della Libertà (Stazione Centrale) a Viale Miramare.

- a.) Quanto spesso l'attraversi?
 mai raramente a volte spesso sempre
- b.) Come percepisci realmente questo spazio?
 aperto curato dinamico incontro pubblico
 chiuso trascurato statico scontro privato

II PARTE : IL PROGETTO - Per decidere insieme **le attività** ti chiediamo per favore di dare un voto da 1 a 10 (1 = per niente interessante; 10 = molto interessante) alle seguenti possibilità proposte e di indicare la modalità di partecipazione da te preferita tra le seguenti: assistere ad esibizioni, discutere, fare/creare/produire.

- a.) arte contemporanea
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 assistere discutere fare
- b.) enogastronomia (p.es. con valorizzazione dei prodotti locali)
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 assistere discutere fare
- c.) fotografia
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 assistere discutere fare
- d.) nuove tecnologie (p.es. energie rinnovabili)
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 assistere discutere fare
- e.) arti urbani (riqualificazione degli spazi pubblici tramite arti cittadini comuni)
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 assistere discutere fare
- f.) sport
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 assistere discutere fare

III PARTE : IL FUTURO DEL PORTO VECCHIO - Secondo te cosa dovrebbe diventare il Porto Vecchio? Quali caratteristiche dovrebbe avere come luogo? La **tua opinione** verrà raccolta e pubblicata in seguito sui social network, con il topic #porto-vecchio-cambia-pagina.

COSA? _____
CARATTERISTICHE? _____

Daten

Intro

1. Teil: Porto Vecchio

2. Teil: Installation

3. Teil: Wünsche

01. www.urbansync.net

Stand: 15.02.2015

Susanne Hofmann (2014)

Auswertung

Teil 1

In erster Linie wurde ermittelt, wie oft die Triestiner den Porto Vecchio besuchen. Die Auswertung ergab, dass mehr als ein Drittel der Befragten (34,5%) das Hafengebiet noch „nie betreten“ haben und weitere 37,1% nur „selten“ den Alten Hafen besuchen. Da bloß 1,6% der Triestiner angegeben haben, dass sie sich „immer“ bzw. 6,4% „häufig“ in dieser Zone aufhalten, wird somit unterstrichen, dass dieses Gebiet nahezu ausgestorben ist.

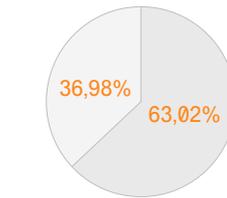
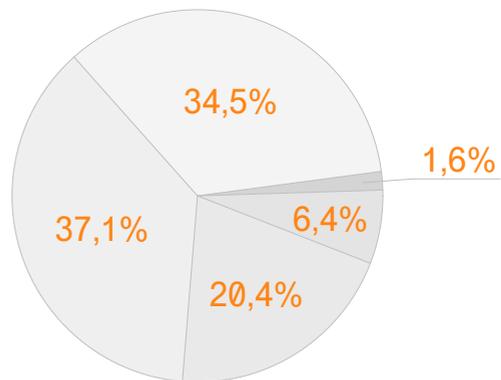
Weiters wollte man wissen, wie das Hafengebiet wahrgenommen wird.

- Etwas weniger als zwei Drittel der Befragten (63,02%) sehen das Gebiet als eher „geschlossene“ Zone.
- Diese wird vom Großteil (91,70%) mit der Beschreibung „vernachlässigt“ definiert.
- Mit 80% ist sich die Bevölkerung Triests einig, dass der Porto Vecchio ein „statisches“ Gebiet ist.
- Ob das Areal den Charakter eines Begegnungsortes hat (56,91%), waren sich die Befragten nicht einig.
- 63,02% sehen das Hafengebiet als „öffentlichen“ Bereich an.

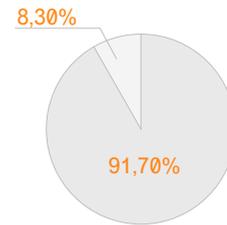
Bei der Auswertung hat man festgestellt, dass der Großteil der Triestiner den Porto Vecchio kaum bis gar nicht besucht und diesen somit nicht wirklich kennt. Auch wird das Areal wie im Vorhinein prognostiziert, als verlassenes, vernachlässigtes und eher geschlossenes Gebiet wahrgenommen (siehe 2. Analyse; 3.3 Partizipation).

Besucherfrequenz und Wahrnehmung des Gebiets

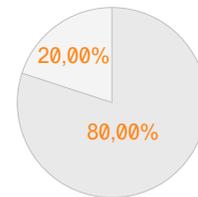
nie (mai)	34,5%
selten (raramente)	37,1%
manchmal (a volte)	20,4%
häufig (spesso)	6,4%
immer (sempre)	1,6%



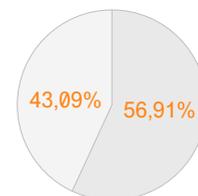
offen (aperto)	36,98%
geschlossen (chiuso)	63,02%



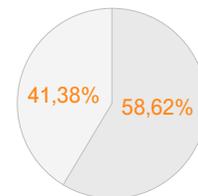
gepflegt (curato)	8,30%
vernachlässigt (trascurato)	91,70%



dynamisch (dinamico)	20,00%
statisch (statico)	80,00%



Begegnungsort (incontro)	43,09%
kein Begegnungsort (scontro)	56,91%



privat (privato)	41,38%
öffentlich (pubblico)	58,62%

Auswertung

Teil 2

Der wichtigste Teil des Fragebogens legte den Fokus auf die zukünftige Nutzung der ersten temporären Installation. Aus den sechs vorgeschlagenen Themengebieten hat es nach der Auswertung keinen richtigen Ausreißer gegeben. Das bedeutet die Interessen der Triestiner sind gleichmäßig verteilt, ohne das ein bestimmtes Themengebiet eine besonders große Aufmerksamkeit bekommt. Die Option „Neue Technologien“ wies mit 7,74 (auf einer Skala von 1 = uninteressant bis 10 = sehr interessant) knapp die höchste Durchschnittsbewertung auf. Beinahe gleich auf waren die Themen „Sport“ mit 7,67 und „Gastronomie“ mit 7,37. „Fotografie“ mit eine Bewertung von 7,06 und „Kunst“ mit 6,62 bzw. „Urban Gardening“ mit 6,54 Punkten haben nicht wirklich viel schlechter abgeschnitten.

Interessant ist, dass sich die Ergebnisse der Fragebögen im Großen und Ganzen in allen Altersgruppen ähneln. Die meisten Themengebiete finden bei Jugendlichen und Erwachsenen als auch bei Senioren den gleichen Anklang.

Man konnte somit die Erkenntnis mitnehmen, dass die Bevölkerung Triests – egal ob alt oder jung – an vielen verschiedenen Themen interessiert ist und ein guter Nutzungsmix für alle Generationen funktionieren kann. Dies untermauert das große Potential, welches das Hafengebiet mit sich bringt.

Teil 3

Da es sich beim dritten Teil um offene Fragen handelt, war es schwer diese auszuwerten. Die verschiedenen Vorschläge, Ideen und Wünsche wurden viel mehr als Anregungen für weitere Konzepte herangezogen.

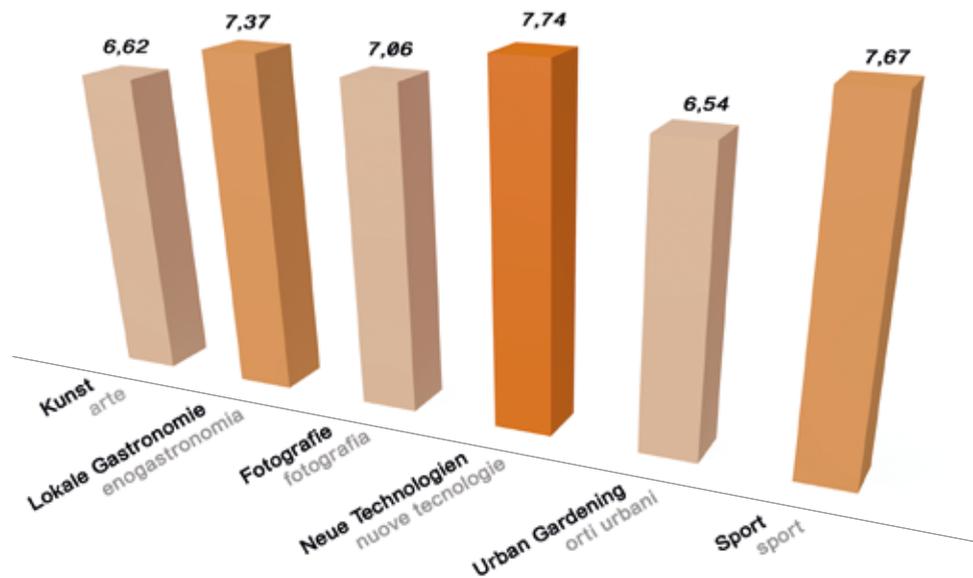
Allgemein

In Summe wurden mit dieser Version des Fragebogens 312 Personen befragt. Darunter 152 Männer und 160 Frauen in allen Altersgruppen und sozialen Schichten.

Davon waren 211 Personen (111 Frauen, 100 Männer) im Alter zwischen 10 und 29 Jahren – dies entspricht 67,62% aller Befragten.

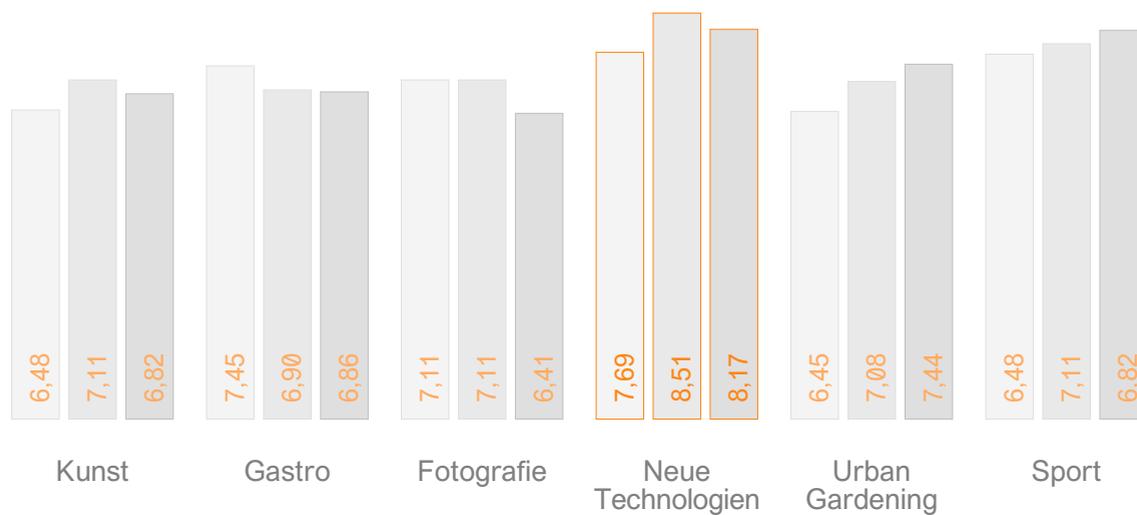
Zwischen 30 und 64 Jahren wurden insgesamt 71 Leute (30 Frauen, 41 Männer) befragt, was 22,76% bedeutet.

Den kleinsten Teil machte die Altersgruppe über 65 Jahre aus. Mit 30 Befragten (19 Frauen, 11 Männer) ergab das einen Anteil von 9,62%.



Ergebnis

Neue Technologien	7,74
Sport	7,67
Gastronomie	7,37
Fotografie	7,06
Kunst	6,62
Urban Gardening	6,54



Auswertung nach Altersgruppen

- 10-29 Jahre
- 30-64 Jahre
- 65-90 Jahre
- Höchstwert

4.3 Mini Maker Faire TS 2015 Veranstaltung

Die Messe

Die Teilnahme an der Triester Mini Maker Faire 2015⁰² war ein Schlüsselpunkt des *Bottom-up* Prozesses. Es handelt sich um eine Messe für neue und innovative Ideen, wo junge kreative Köpfe (die *Makers*) ihre Projekte vor- und ausstellen können und so in Kontakt mit dem Publikum bzw. miteinander kommen.

Die Präsentation

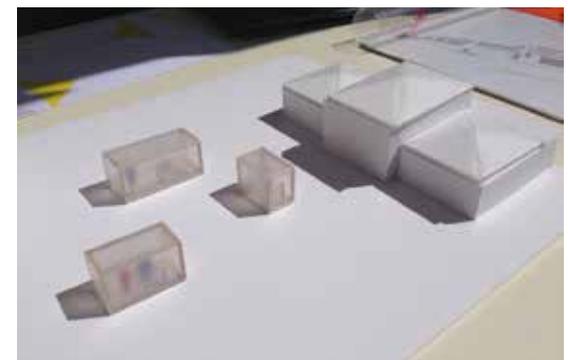
Am 9. und 10. Mai 2015 wurde das Konzept zum ersten Mal offiziell in Triest präsentiert und mit der Bevölkerung bzw. den lokalen Institutionen und Organisationen geteilt. Dem Projekt wurde sowohl von den gewöhnlichen Besuchern – mehr als 6.000 Personen⁰³ – als auch von Persönlichkeiten aus Politik und dem öffentlichen Leben (Referenten der Stadt, Hafenbehörde,...) große Begeisterung und reges Interesse bekundet. Neben den Plakaten und Broschüren wurden neue partizipative Werkzeuge eingesetzt, und zwar die Partizipativen Visitenkarten bzw. interaktive Modelle, wodurch die Besucher die kurz- und langfristige Strategie verstehen und damit interagieren konnten. Sogar die jüngsten Besucher hat man mit faltbaren Flyer-Schiffchen für das Projekt begeistern können.

Die Partizipative Visitenkarten

Für diese Angelegenheit wurde gemeinsam mit dem Grafiker, Michele Pastore, ein spezielles und spezifisches partizipatives *Tool* entwickelt. Die Partizipativen Visitenkarten, bieten den Besuchern der Messe die Möglichkeit ihre Ideen, Meinungen und Wünschen äußern zu können. Die Idee ist einfach und das Konzept gewöhnlicher Visitenkarten spielerisch zu verstehen. So wurde die Rolle der beteiligten Bevölkerung nochmals betont: nicht nur wir teilten mit ihnen die persönlichen Visitenkarten (wo die gewohnten Informationen zu finden waren), sondern auch die Besucher konnten ihre Idee mit uns teilen. Die Struktur der Visitenkarte ist essentiell und intuitiv. Im weißen Bereich neben „Enter |“ konnte man etwas schreiben oder zeichnen, wodurch man auf die Frage „Ein Wort für die Zukunft des Porto Vecchio“ beantworten sollte. Auf der Rückseite konnte man mehr über die gewünschten Eigenschaften festhalten. Alles wurde in schwarz-weiß konzipiert, damit die Leute mit jeder Farbe darauf schreiben konnten. Die interessantesten Ergebnisse wurden dann auf der Facebook Seite veröffentlicht.

⁰². makerfairetrieste.it

⁰³. makerfairetrieste.it/2015/05/tutti-i-numeri-della-tsmmf-edizione-2015/



Faltboote

Faltboote

Um den engen Bezug des Projektes zum Meer auch den Kindern spielerisch zu vermitteln wurden die bekannten Faltboote anhand der *Visual Identity* von „Enter | Porto Vecchio“ umgestaltet. Bei richtiger Faltweise findet man einseits das Farbschema am Bug, andererseits das Projekt-Logo bzw. die Internet- und Email-Adresse am Heck des Faltbootes.

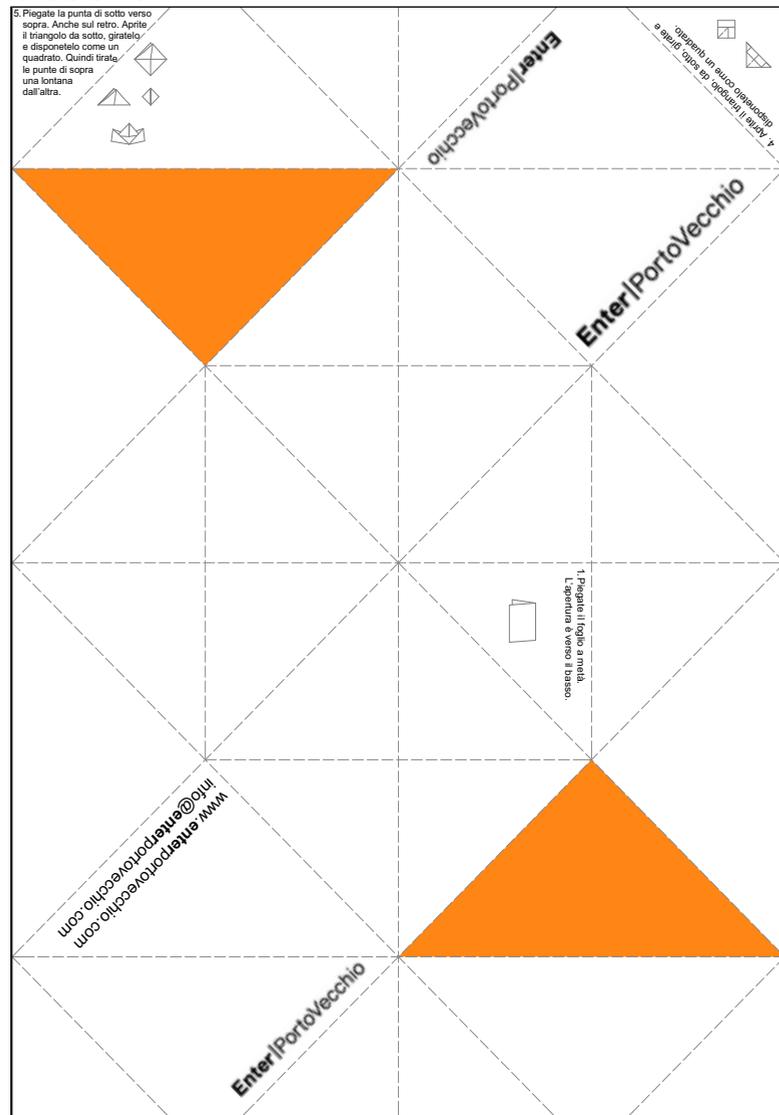
Damit auch ungeübte das richtige Ergebnis erreichen, wurde eine *Step-by-Step* Faltanleitung für den Bau beidseitig auf den A4-formatigen Blättern hinzugefügt. Es wurden davon deutsche und italienische Varianten angefertigt.

Dieses Element taucht in allen Projektphasen auf und soll – metaphorisch gesehen – Farbe in das triste Hafengebiet bringen.

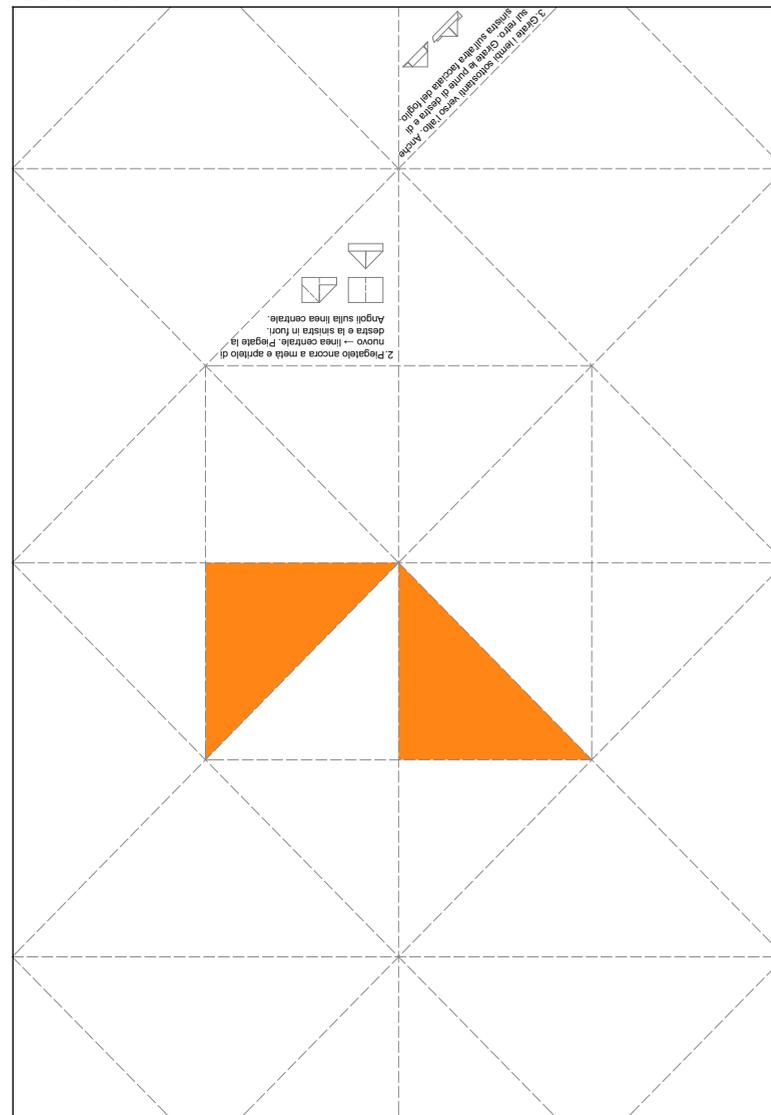
Faltboot während der Installation



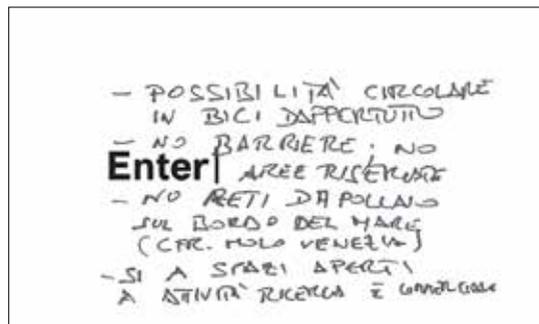
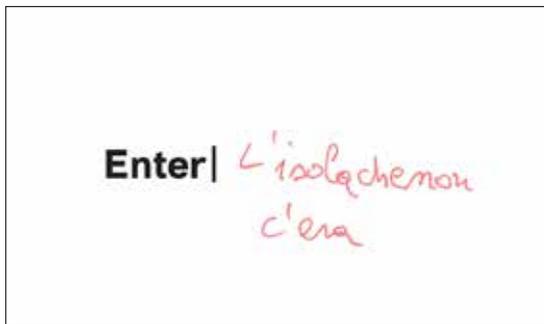
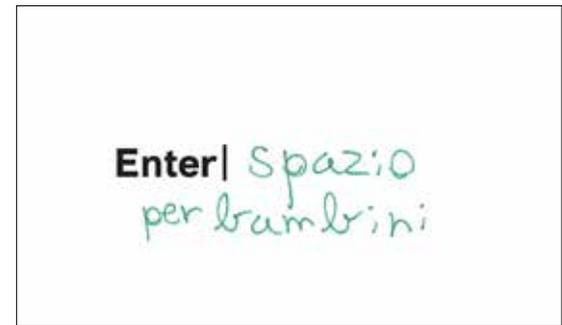
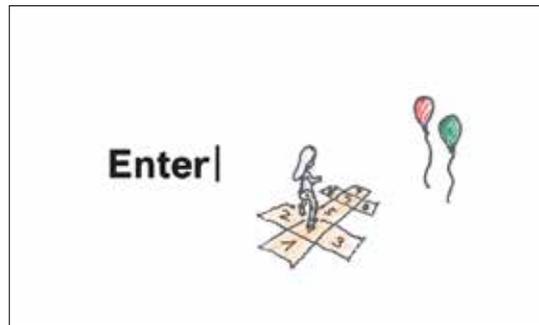
Vorderseite



Rückseite



Partizipative Visitenkarten



Enter | ACTivity

„Aktivität“

Enter | L'isola che non c'era

„Die Insel die nicht da war“ (Spielwort aus Peter Pan's Nimmerland)

Enter | ... Zeichnung ...

Auch Skizzen waren möglich

Enter | ... viele Wünsche ...

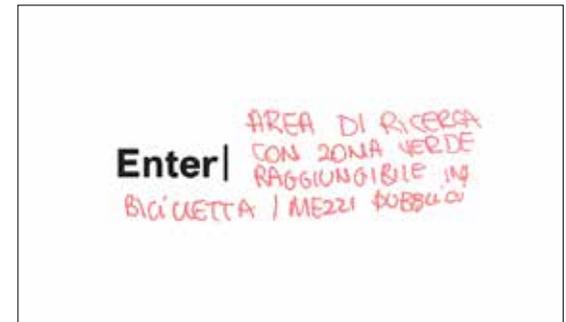
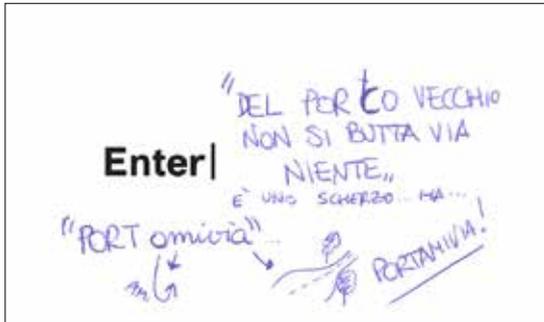
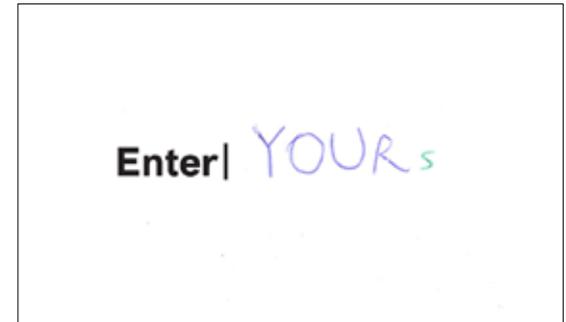
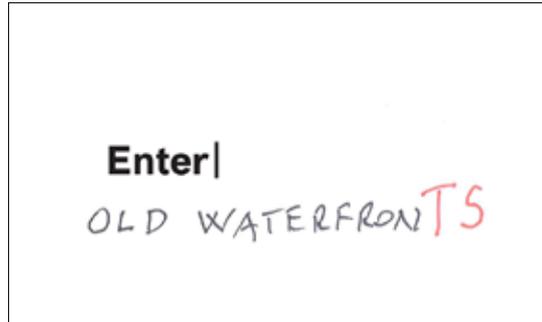
„- Mit dem Fahrrad durchfahren
- Keine Barrieren keine „privaten Areale“
- Keine Netze (wie Molo Venezia)
- Ja, zu öffentlichen Räume, Forschungs- und Handelsaktivitäten“

Enter | spazio per bambini

„Raum für Kinder“

Enter | xe Pol!

Aus dem triestinischen: „man kann es!“, gegen den traditionellen Immobilismus



Enter | TRIESTE 2.0! NOW!

Für eine neue Stadt, jetzt!

Enter | ... Spielwörter ...

„Von dem alten Schwein/Hafen (altes Schwein ist Porco vecchio auf italienisch) wirft man nichts weg... ist ein Witz, aber... PORTamivia (bringt mich mal weg)“

Enter | OLD WATERFRONT TS

TS ist die Abkürzung von Trieste

Enter | TEO

Man kann sich auf den Karten auch selber vorstellen: ein kleines Kind hat seinen Namen geschrieben

Enter | YOURS

„Deinen/euren Porto Vecchio“

Enter | ... Forschungsinstitut ...

„Forschungsinstitut (mögliche Andeutung auf AREA selbst) mit Grünflächen und erreichbar mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Vehrkersmitteln“

5.

Enter | Entwurf
der ersten temporären Installation

5.1 Prozess

Vom Konzept zu den ersten Ideen

Strategie

Reaktivierung, Beteiligung und Realisierung bildeten die Kernpunkte des entwickelten Entwurfs. Durch gewonnenen Erkenntnisse aus der durchgeführten Analyse (siehe 2. *Analyse*), entstand eine *Step-by-step* Strategie welche die Chance bot, erstmals seit Jahrzehnten etwas im Porto Vecchio verändern zu können. Dafür wurde eine temporäre *Low-budget* Installation mittels Einbeziehung der triester Bevölkerung konzipiert, die ebenfalls durch eine einfache Realisierbarkeit besticht. Die Installation sollte mit Aktivitäten, die durch die Bevölkerung gewählt wurden, vorerst nur den öffentlichen Raum wiederbeleben.

In weiterer Folge können diese Funktionen nach einem erfolgreichen Testlauf, in die bestehenden Gebäudestrukturen als *Box-in-the-box* Intervention verlagert werden. Dieses Prinzip kann später in weitere Bereiche des Hafens expandiert werden.

Besichtigung

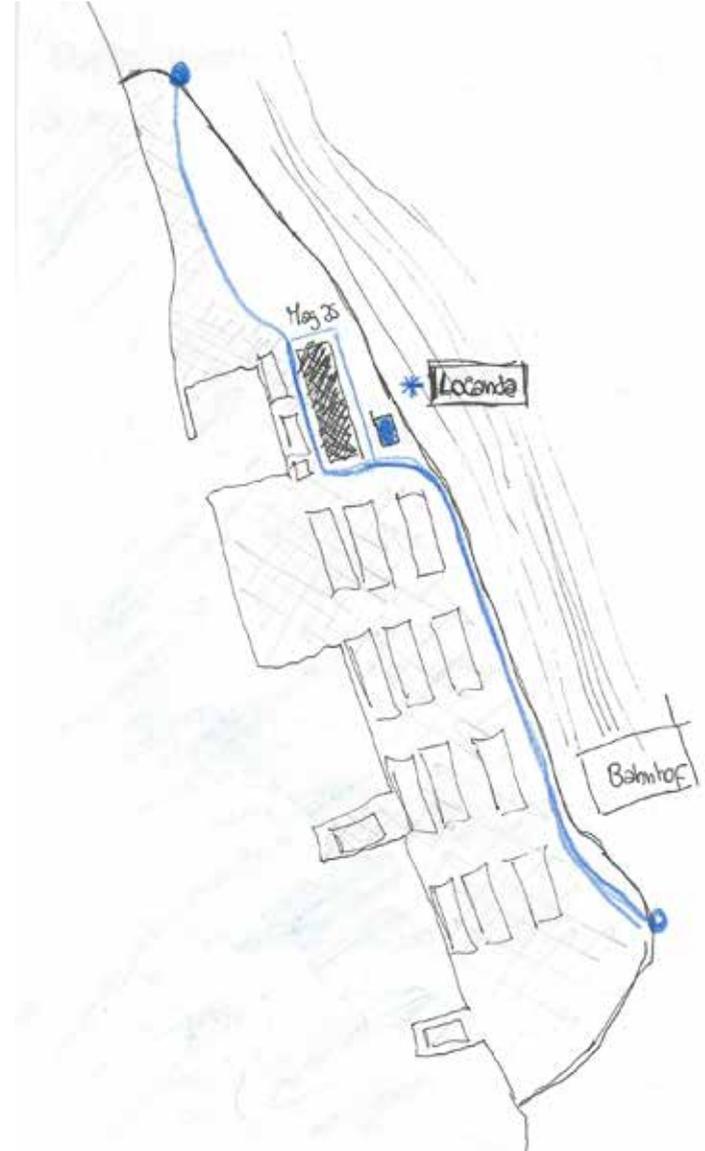
Der Zeitpunkt der ersten Besichtigung wurde so gewählt, dass er in den Zeitraum der Segelregatta „Barcolana“ fällt, da für diese Großveranstaltung mehrere Bereiche des Hafens geöffnet wurden die ansonsten für die Bevölkerung unzugänglich sind. So konnten schon im Oktober 2014 erste Erkenntnisse über das Areal und einen potenziellen Bauplatz gesammelt werden.

Während den ersten Analysen des Hafengebiets zeigte sich schnell, dass ausschlaggebende Faktoren wie: Anbindung, Umgebung und Frequentierung für das Areal um das Magazzino 26 sprachen.

Ergebnisse der Analyse zeigten eine prominente Verkehrssituation, da das Magazzino 26 an der Bretella liegt, dem einzigen Verkehrsweg durch den Porto Vecchio. (geöffnet seit der Kunst Biennale 2011 von Venedig) Eine lebendige Umgebung, da sich in der Zone des Magazzino 26 noch weitere renovierte Gebäude (Centrale Idrodinamica und Sottostazione Elettrica) befinden.

Aufgrund seines ausgezeichneten architektonischen Mehrwertes wurde vorerst der Bereich um die verlassene „ex Locanda“, einem alten Gasthaus gewählt.

Bei der Analyse der Nutzergruppen des Hafengebiets wurde festgestellt, dass das Areal größtenteils von Läufern und Radfahrern frequentiert wird, wodurch eine erste Idee für die Installation entstand.



Erste Ideen

Cycling Café

Die Erkenntnis, dass der Standort zumeist von Läufern und Radfahrern genutzt wird, ließ die Idee eines Cycling Cafés entstehen. Ein Treffpunkt, der die partizipative Wiedergewinnung des Bereiches für die Triestiner ermöglichen soll.

Miteinbeziehung der Bevölkerung

Schon bald wurde beschlossen, den Fokus gezielter auf den partizipativen Prozess zu legen und diesen weiterzuentwickeln, womit die Idee des Cycling Cafés gestrichen und die Entscheidung gefällt wurde, die Aktivitäten mittels Fragebögen zu eruieren. Zusammen mit Soziologen wurde eine einfache aber gegliederte Typologie entwickelt (siehe 4. *Partizipativer Prozess*).

Box-in-the-box

Anschließend konzentrierte man sich wieder auf die architektonische Umsetzung der Installation. Der Entwurfsprozess hat sich damit beschäftigt, wie diese sowohl außerhalb als auch innerhalb des Gebäudes funktionieren kann, wodurch das *Box-in-the-box* Prinzip prolongiert wurde.

Erste Idee

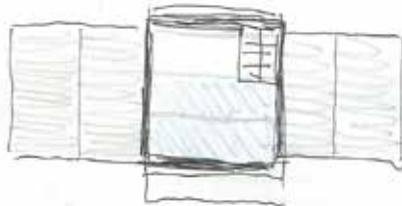
Der erste Entwurfsansatz bestand aus Holzboxen in einer Rahmenkonstruktion, die während der Installations- und Testphase im Außenraum stehen und danach die Räume der Locanda reaktivieren und beleben sollten. Deswegen wurden drei verschiedene

Boxen entworfen, je nach Größe und Räumlichkeiten der Locanda, jedoch im Außenraum anders angeordnet werden können. Als Bauweise wurde eine leichte und modulare Rahmenkonstruktion aus Holz entwickelt, um den respektvollen Umgang mit dem Bestand zu unterstreichen. Dieses System sollte leicht auf- und abbaubar sein, sowie jederzeit wiederverwendet werden können. Im Außenraum wäre die Konstruktion der Boxen, welche als Rahmen für nutzbare Funktionen wie: Tafeln oder Bepflanzung, sowie bautechnische Funktionen wie Verschattungselemente und Wärmedämmmodule dient, direkt sichtbar. Im Innenraum würde diese Konstruktion die Räumlichkeiten der Locanda aufnehmen, welche zuvor nachhaltig saniert werden müssten und so weniger Charakteristika eines Fremdkörpers aufweisen.

Zweite Idee

Die Aufmerksamkeit wurde mit Fortlaufen des Projektes mehr auf den öffentlichen Raum gelegt und die Strategie der *Box-in-the-box* Konstruktion wurde konzeptuell abstrahiert. Die Installation sollte nämlich sowohl draußen als auch innerhalb der Locanda funktionieren, sowie einen einfachen Aufbau ermöglichen, weshalb sich eher kleinteilige Module, welche in beiden Bereichen zur Anwendung kommen können durchsetzten. Deshalb wurde statt Holzboxen ein System von Gerüstboxen entwickelt, die eine einfache flexible Struktur bieten und je nach Bedarf Holztafeln, Werkzeuge und weitere Elemente beinhalten. Es entstanden weitere Ideen zu Werkzeugtafeln bzw. zur Nutzung von Baustellengerüsten.

LA LOCANDA

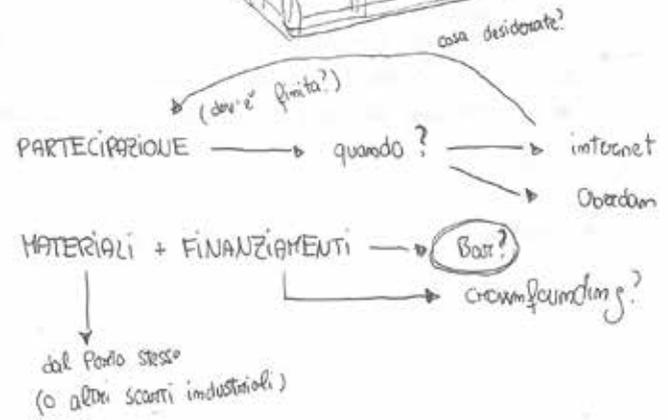
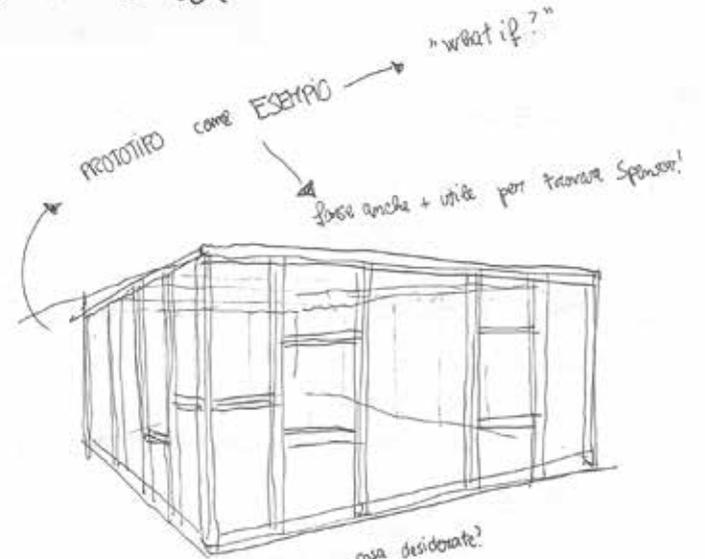


OG



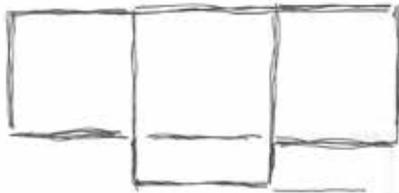
EG

box-in-the-box



* COORDINAMENTO con [re]generation Street?

Erste Ideen



□ □ □ □



□ □ □ □

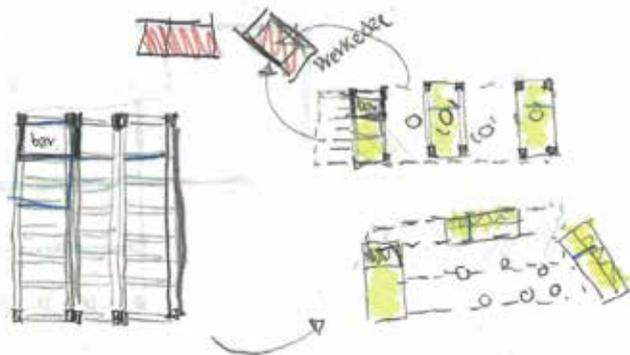
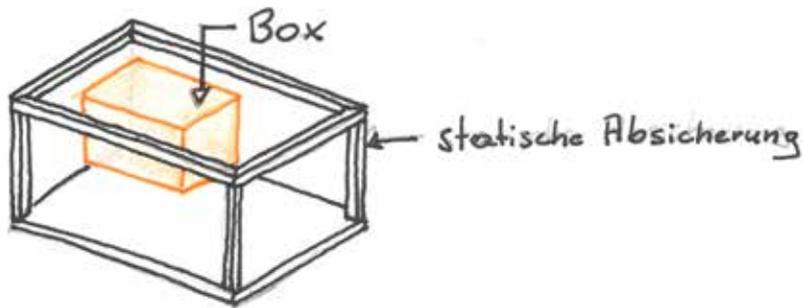
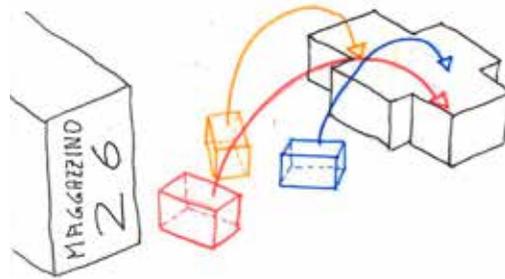
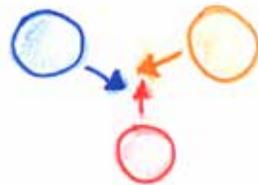


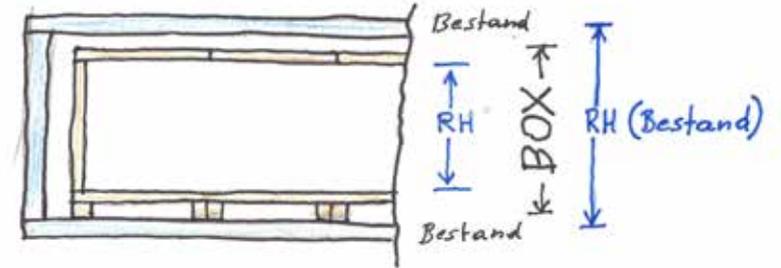
Abb.: Skizzen der zwei Szenarien: drinnen/Sommer und draußen/Winter



• Interaktion des Funktionären



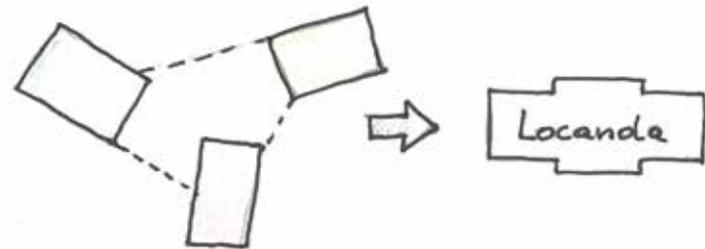
• Installation im Innenraum



• Raumprogramm



• Außen - Innen



Entwicklung zur Installation

Weiterführung nach der Mini Maker Faire

Bei der Mini Maker Faire stieß das Projekt und die Beweggründe der Installation auf großes Interesse bei den Besuchern. Gleichzeitig wurde festgestellt, einen Schritt nach dem Anderen zu machen und den Fokus vorerst nur auf die Installation zu legen und herauszufinden, wie diese am Besten im öffentlichen Raum wirken und funktionieren kann.

Man kam zum Ergebnis, dass keine gesamten Boxen, sondern in einem zweiten Schritt nur die neuen Funktionen ins bestehende Gebäude verlagert werden sollen. Diese Funktionen werden in temporären Räumlichkeiten in Form von Schiffscontainern konzipiert und getestet. Innen und außen werden kleinteilige Elemente diese Aktivitäten unterstützen um dem Raum ein flexibles urbanes Flair zu verleihen. Während der Nacht können diese Module in die Container verlagert und versperrt werden.

Situationsanalyse

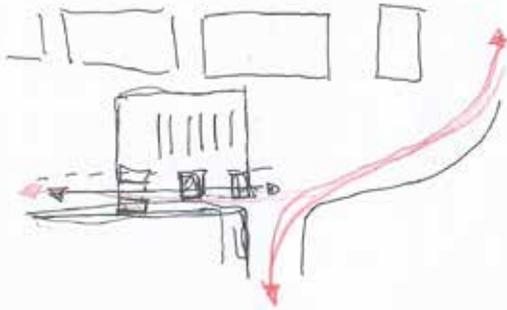
Um herauszufinden, wie die Container und Elemente im Bezug zum Kontext und zu den Besuchern wirken können, wurden mithilfe von Skizzen verschiedenen Situationen durchgeplant. Es stellten sich Fragen wie: Welche Elemente benötigt man beispielsweise für ein informelles Café? Wie könnten die Besucher mit diesen Elementen interagieren?

Durch die Notwendigkeit von Sanitäreinrichtungen entschied man sich diese in Form eines Sanitär-Containers in den Entwurf zu integrieren.

Weiters sollten die Baustellengerüste als Rahmenstruktur für kleinteilige Elemente genutzt werden. (siehe Abitacolo von Bruno Munari)

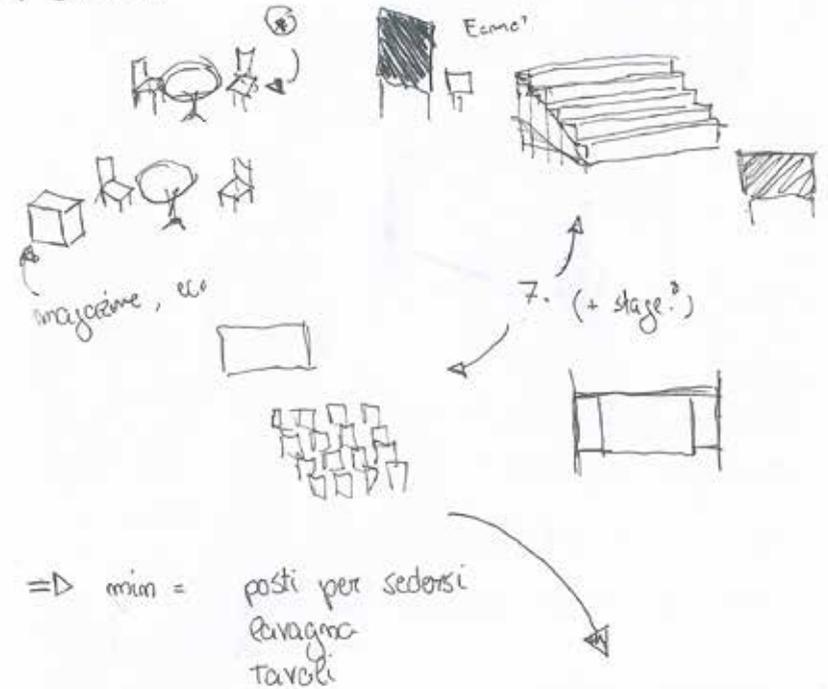
Als Überdachung könnten alte Segel wiederverwendet werden um den *Low-Budget* Faktor beizubehalten.

Enter / Porto Vecchio



- 1. posto per assistere e discutere di scienza
- 2. caffè
- 3. bici
- 4. rifornimento per chi viene a correre
- 5. basket → completo sarebbe pieno!
- 6. osservatorio → sopra la camera!
- 7. spazio concerti

1. SCIENZA



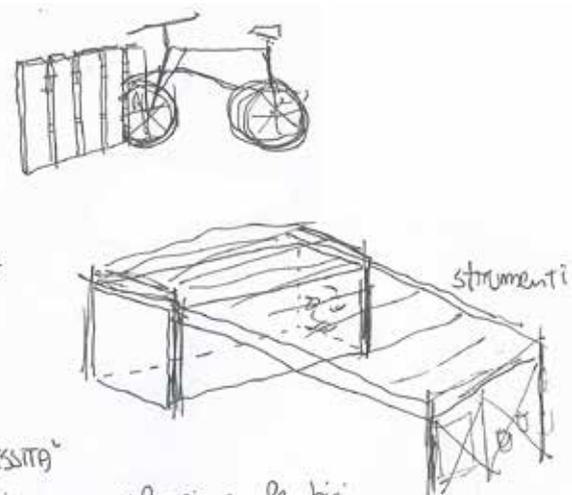
2. CAFFÈ



3. BICI

Entwicklung zur Installation

3.



+ *strumenti*

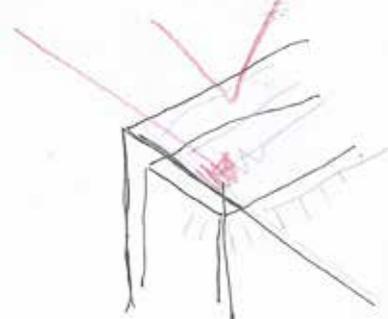
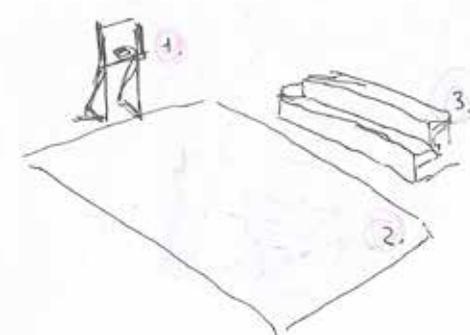
NECESSITA'

- spazio per parcheggiare le bici
- attrezzi per aggiustare " "
- riparamimento → bar
- relax → tavole + bar, wifi

⇒ Min
Combinem
+ parcheggio

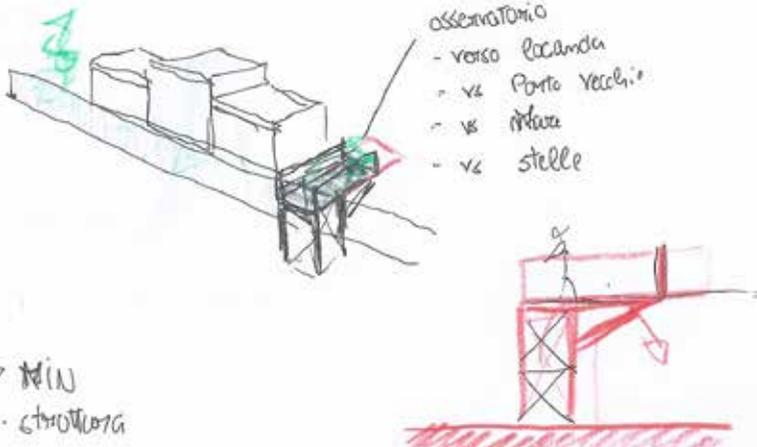
4. (comune)

NECESSITA' (≡)

⇒ Min
• comestric
Pimee

6.



assemblaggio
- verso Rocanda
- vs Porto Vecchio
- vs Piazza
- vs Stelle

⇒ Min
• struttura

Abb. links: Skizze zu den Überlegungen der Bedürfnisse und der notwendigen Werkzeuge für Radfahrer und Läufer

Abb. rechts: Basketball als mögliche Aktivität; Studie einer Aussichtsplattform mit Fokus auf besondere Blickbeziehungen

Entwicklung zur Installation

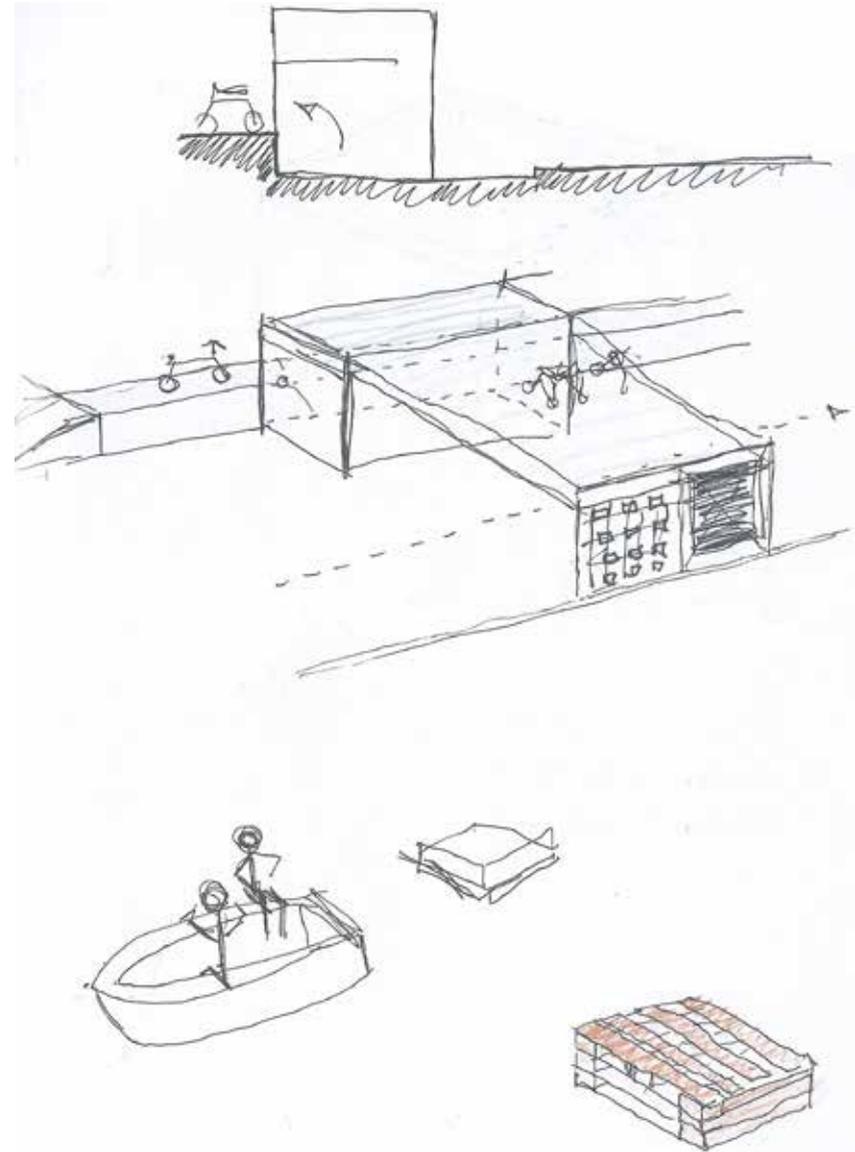
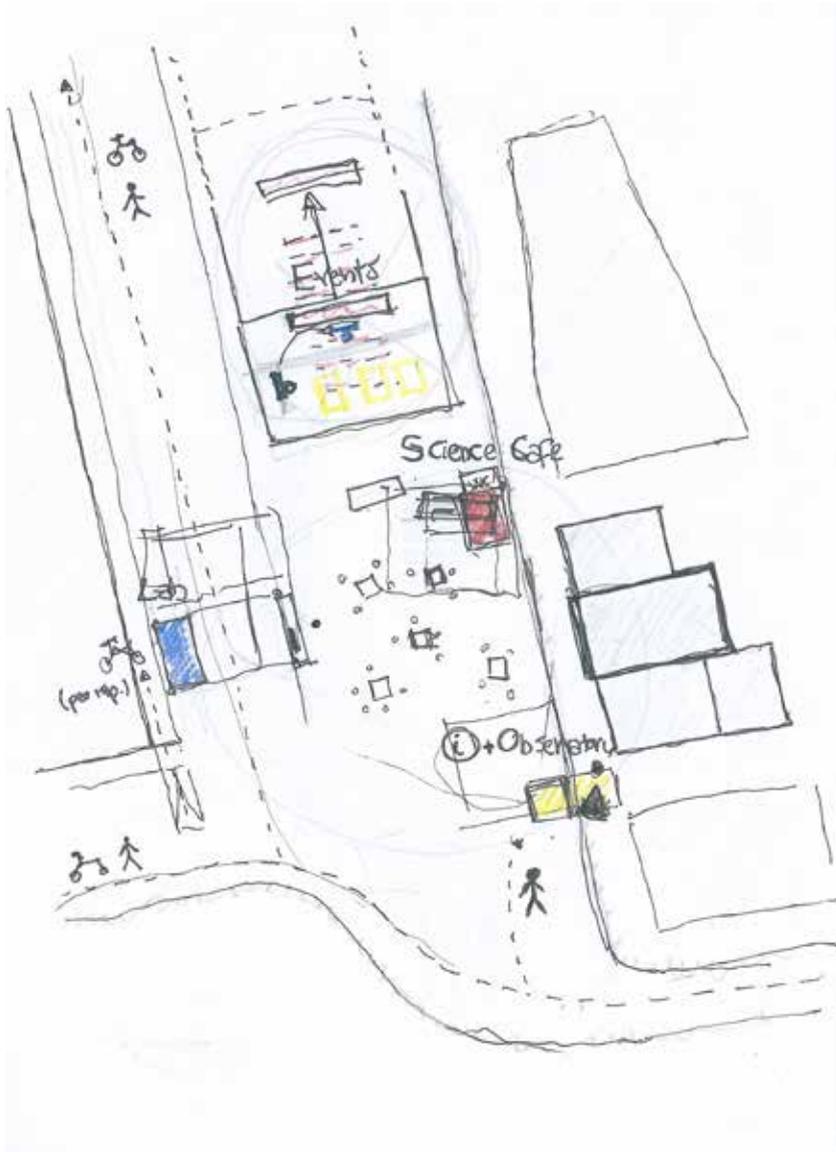
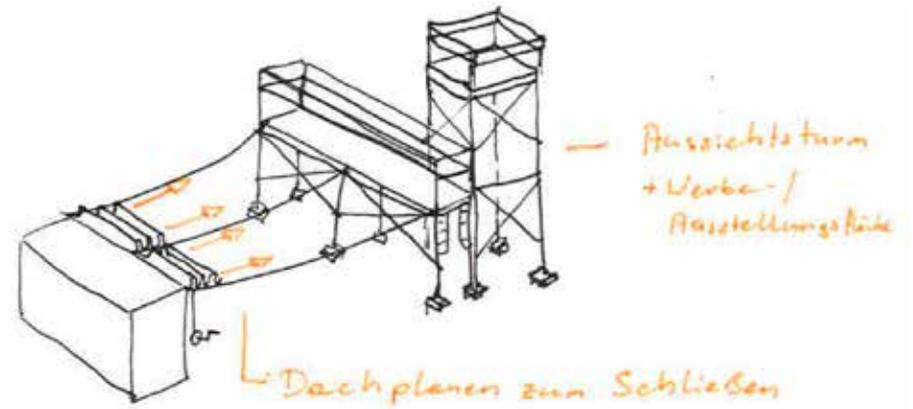
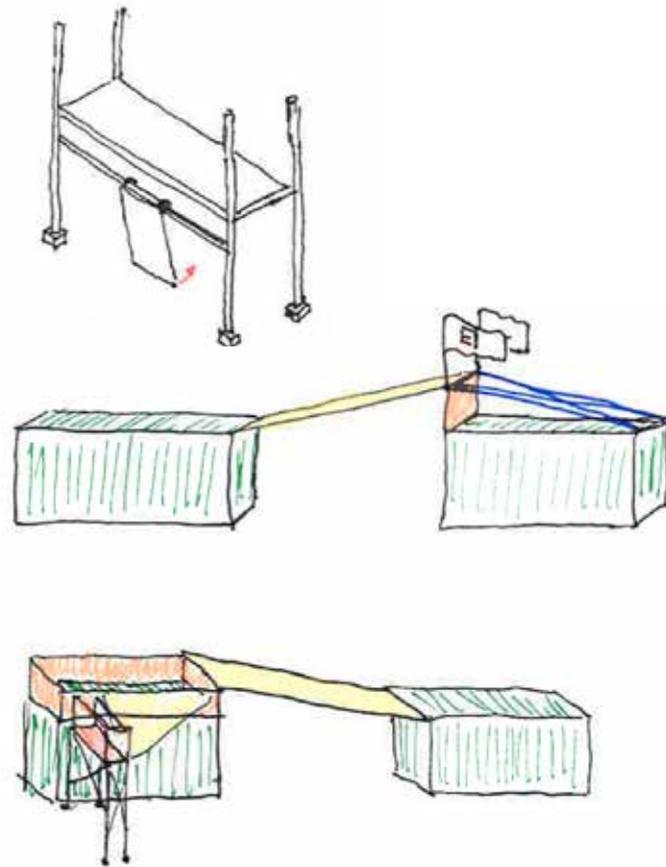
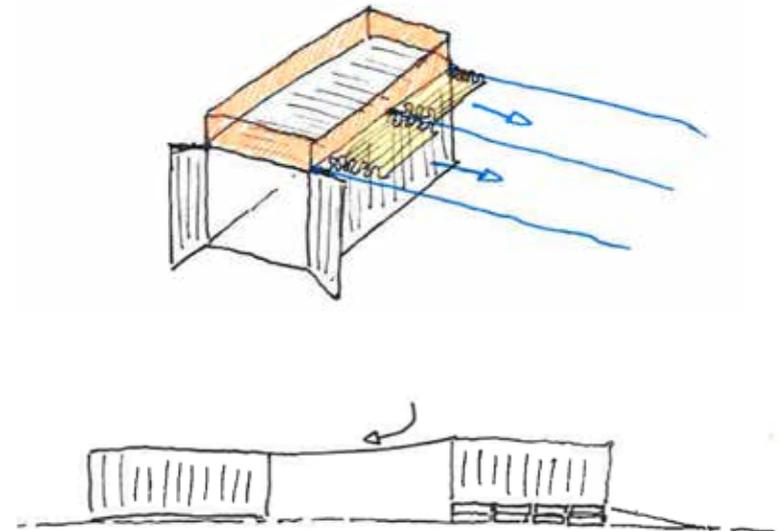


Abb. links: mögliche Anordnung der Bereiche nach dem Besucher/Kontext Prinzip

Abb. rechts: Detailliertere Lösungsideen für einige architektonische Elemente



Container mit Dachterrasse



5.2 Architektonisches Konzept Interaktion

Voraussetzungen

Was können die Leute tatsächlich bei unserer Installation tun? Wie lässt sich die Installation am besten mit dem architektonischen Kontext und der Verkehrssituation verbinden? Diese einleitenden Ausgangsfragen bilden die Basis für den architektonischen Entwurf.

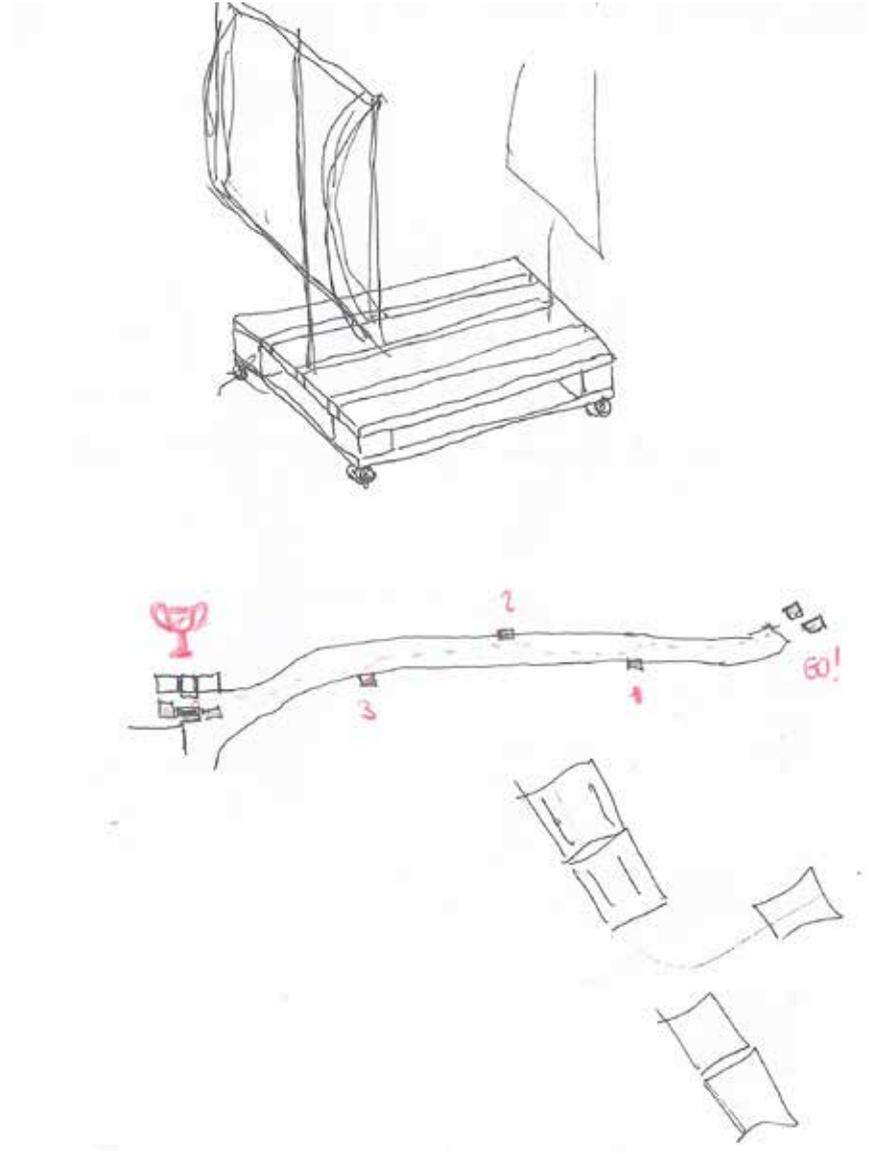
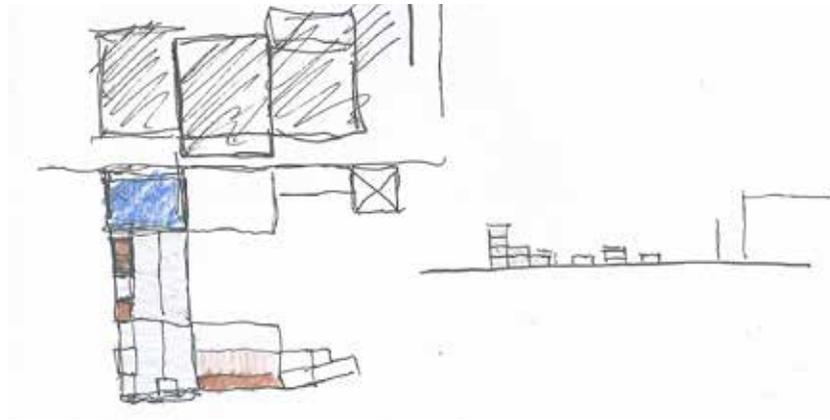
In der Situationsanalyse wurden diese Interaktionen eingehend studiert. Das architektonische Konzept entstand mit dem Ziel, eine geeignete Bühne sowohl für diese Interaktionen zu schaffen als auch für weitere Situationen die durch die Selbstorganisation der Elemente von den NutzerInnen vor Ort entstehen können.

Bespielung der Elementen

Die Container wurden daher parallel zu der Hauptfassade der Locanda und später nach dem Standortwechsel parallel zum Magazzino 27 platziert. Dadurch wird das bestehende Gebäude regelrecht eingerahmt, wodurch dieser Bereich als Hintergrund für eine mögliche Bühne fungieren könnte. Um potentielle Veranstaltungen vor der Witterung zu schützen, werden wiederverwendete Segel als Verdeckung benutzt. Gegenüber den Containern soll eine Palettenlandschaft als Sitzmöbel dienen. Weiters bietet der Bereich Raum für eine flexible Gestaltung der einzelnen Objekte. Somit schaffen sowohl der Bezug dieser Elemente zueinander als auch die strategische Erschließung zur Verkehrssituation einen Raum, in dem sich der Besucher verschiedenen Aktivitäten

widmen kann. Man kann die Veranstaltungen (zum Thema „Neue Technologie“ - siehe 4.2 *Fragebogen*) auf sich wirken lassen oder bloß die Atmosphäre des Hafengebiets von der Palettenlandschaft aus genießen. Dazu wurden neue spielerische Elemente konzipiert: die Palettenboote. In erster Linie fungieren sie als Verkehrsmittel, um die Installation vom Zentrum aus zu erreichen. Darüber hinaus wurden sie im Hinblick auf Bootsrennen entworfen, als Zitat traditionsreicher Segelregatta Barcolana. So könnte jeder Besucher auch eine eigene Barcolana machen und dazu beitragen, den Alten Hafen wiederzubeleben und neu zu erleben.

Enter/Porto Vecchio



Interaktionen

Nutzer und räumliche Aneignung

Die Gestaltung der Installation will die räumliche Aneignung durch einfache architektonische Elemente ermöglichen. Diese realisieren informelle Situationen, wo verschiedene Interaktionen zwischen den BesucherInnen entstehen können. So schaffen die Container und die Palettenlandschaft eine informelle Stage Situation, wie bereits in dem Projekt *Deja-Vu*⁰¹ von Peter Fattinger konzipiert. In Kombination mit der Situation „Ausstellung“ (vom Fragebogen) und mit der Eingliederung von kleinteiligen Elementen, die die Selbstorganisation der Räume erwirken, wird eine bessere räumliche Aneignung angesteuert. Für solche Interaktionen wurden Werkzeug- und Wunschtafeln entworfen, die an den Gerüststrukturen angehängt werden könnten, und die explizit an die tools in dem Projekt *“Regionale12”*⁰² von Peter Fattinger verweisen.

Die Sitzgelegenheiten in unserem Projekt übernehmen folglich eine ähnliche Funktion wie jene in der Installation *„COMUNA-OLA”*⁰³ in dem Projekt *„Paisaje Tetuan“* in Madrid. Sie schaffen nicht nur eine Sitzgelegenheit, sondern bewirken auch eine Wertschätzung des Raumes an sich. Außerdem erweitern sie ihren Nutzen auch in ihrer Funktion als Rennboote, was wiederum den spielerischen und low-tech Zugang von *orizzontalex* widerspiegelt. Auch unsere Palettenboote verwenden recycelte und wandelfähige Elemente und im Fokus steht das gemeinsame Entdecken der Räume von der *Porto Vecchio* als *„do it together“* Erlebnis⁰⁴.

Denkanstöße zum Kontext

Diese Konstellation von Elementen hat sich bewusst mit dem Begriff „Landmark“ auseinandergesetzt. Eine neue architektonische Intervention im öffentlichen Raum schafft nämlich ein neues Zeichen, ein Symbol. Das kann nur als Landmark verstanden werden, oder - wie in unserem Fall - ein anthropologisches Zeichen von räumlicher Aneignung für die Wiederbelebung eines verlassenen Ortes. Es wurde versucht, so wie in dem *Esprit* vom Projekt *UPDATE#04* von *sa.und.sa*⁰⁵, eine architektonische Intervention zu schaffen, die kein introvertiertes Landmark schafft, sondern eine Installation die gleichzeitig beleben kann und Orte einrahmt, indem sie neue Perspektiven eröffnet. Im Mittelpunkt des Projekts von *sa.und.sa* stand ein besonderer Aussichtspunkt, der ein beliebtes Ausflugsziel von jungen Paaren und anderen Spaziergängern war, die das besondere Panorama genießen wollten. In unserem Fall liegt jedoch ein anderer Kontext und eine andere Architektur vor: das primäre Ziel ist die Einrahmung bestehender Gebäude. Diese werden so nicht nur der Hintergrund der informellen Bühne, sondern sind vielmehr die Hauptfiguren der Stage. In diesem Zusammenhang eröffnen sie neue Denkanstöße: was sind sie jetzt? Was könnten sie werden?



01. Deja-Vu. Eine temporäre Bühne
Linz (A), 2011
>> www.fattinger-orso.com/projects/dejavu.html

02. Festival Center Murau, Regionale12
Murau (Ö), 2012
>> www.fattinger-orso.com/projects/festivalzentrum.html

temporäre Installationen im öffentlichen Raum
Peter Fattinger, Veronika Orso
Abb. links oben: die Stage Situation bei Deja-Vu
Abb. rechts oben: Werkzeugverleih

03. COMUNA-OLA
Intervention für partizipative Reaktivierung
la fresquera architekten
Madrid (E), 2014
>> frsq.com/COMUNA-OLA
Abb. links mittels: Palettenlandschaft und Bühne

04. Do it together
Offener DIY Workshop
orizzontale
Lecce (I), 2014
>> www.orizzontale.org/progetti/do-it-together
Abb. rechts mittels: Do it together Boot

05. UPDATE#04
Aussichtspunkt von Studenten realisiert
sa.und.sa architekten
Camigliano, Caserta (I), 2014
>> www.saundsa.com/update04---viewpoint.html
Abb. links: Landschaft & Atmosphäre
(Allgemeiner Stand der Abb.: 15.02.2015)

5.3 Entwurfsvarianten Einleitung

Material

Da von Anfang an die Realisierung einer temporären Installation angestrebt wurde, waren für den Entwurf drei Faktoren ausschlaggebend. Die Bauelemente sollten günstig, flexibel und schnell auf- bzw. wieder abbaubar sein. Somit entschied man sich auch aus nachhaltigen Gründen, vorhandene Bauelemente zu verwenden. Dabei müsste es sich nicht unbedingt um herkömmliche Baumaterialien handeln, sondern könnten es auch Elemente sein, die man aus ihrem Stoffkreislauf herausnimmt, diese für die Installation zweckentfremdet und nach dem Abbau wieder deren gewohnten Anwendungsbereich zurückgibt.

Schiffscontainer als Räumlichkeiten und alte Segel als Überdachungen untermauerten den engen Bezug zum Meer. Weiters wurde auf Euro-Paletten für diverse Module, Hilfskonstruktionen und Möbel bzw. auf Baustellengerüste für die vertikale Bebauung gesetzt. Pylonen bzw. Leitkegel sollten als Absperrungen und in weiterer Folge als Wegweiser dienen.

Varianten

Der Weg zum endgültigen Entwurf der ersten temporären Installation von „Enter | Porto Vecchio“ führte aus diversen Gründen über viele verschiedene Varianten.

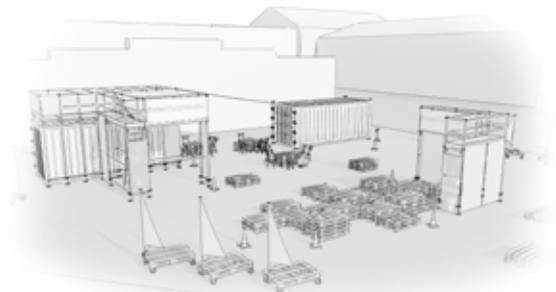
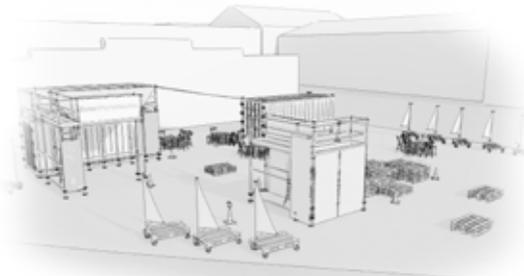
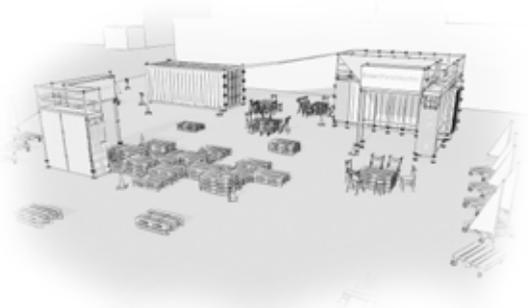
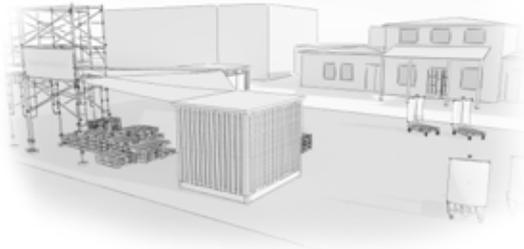
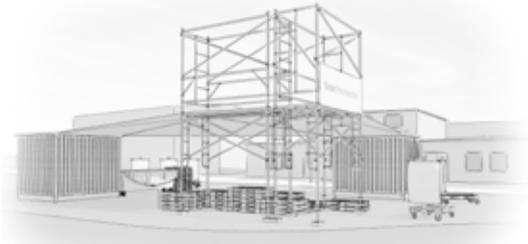
Nach der Analyse des Gebiets wurde ein strategisch wichtiger Standort als Bauplatz gewählt. Mit Blickbeziehungen, Verkehrs- und Gebäudeachsen haben wir versucht eine optimale Konstellation der Bauelemente für die Installation zu finden. Den finalen Entwurf beeinflussten zwei Kriterien. Einerseits wie sich die Installation am besten mit dem architektonischen Konzept und der Verkehrssituation verbinden lässt. Andererseits wie die Elemente eine räumliche Aneignung der Besucher (siehe *Fußnote 03* in diesem Kapitel; für mehr Infos *Fezer 2004*) und die Selbstorganisation der Räume (siehe *Fußnote 8* im Kapitel *3.2 Reaktivierung* oder *Price 2003*) ermöglichen können. Dies geschah über mehrere Versuche, bei welchen man immer wieder Verbesserungspotenzial vor allem bzgl. der Anordnung fand.

Standortwechsel

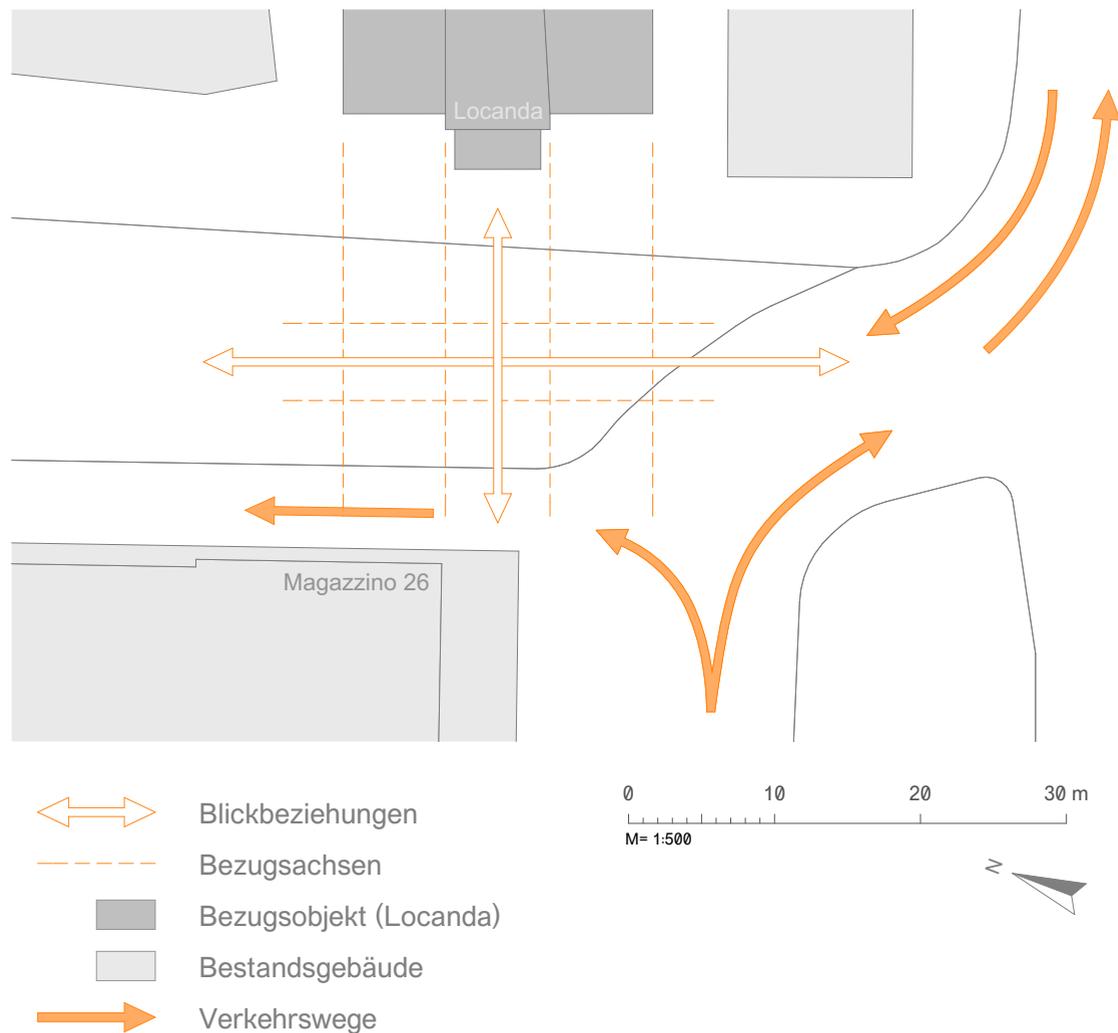
Im Zuge der Entwurfsphase kristallisierte sich durch weitere detailliertere Analysen heraus, dass sich ein ungefähr 300 Meter entfernter Standort besser als Bauplatz eignet als der zu Beginn gewählte, im Bereich um die ex Locanda.

Mit dem direkten Bezug zum Meer und den angrenzenden Gebäuden des Museums „Centrale Idrodinamica“, welches unter anderem die problemlose Stromversorgung für die Installation ermöglichte, brachte dieser Standort viele Vorteile hervor.

Dementsprechend musste der Entwurf weiter überarbeitet werden und an die Gegebenheiten des neuen Bereichs angepasst bzw. adaptiert werden.



Standort 1 (Varianten 1-6)



Varianten 1-6 | Orientierung

Um die Installation optimal in das Hafengebiet eingliedern zu können, wurden bestehende Achsen und Orientierungen für die Anordnung berücksichtigt. Zunächst wurde die Längsachse des Porto Vecchio aufgrund seiner besonderen Blickbeziehungen aufgenommen. Richtung Norden erkennt man sowohl den nahegelegenen Leuchtturm als auch die etwas weiter entfernte, auf dem Karst liegende Kirche Monte Grisa. Südlich fällt bei genauerer Betrachtung, der Blick auf das Castello San Giusto auf einer Anhöhe im Zentrum von Triest.

Die zweite Achse orientiert sich an den Gebäudekonturen des ehemaligen Gasthauses, der „ex Locanda“ und steht im rechten Winkel zur Nord-Süd-Achse. Somit entsteht eine Art Raster, welcher den verschiedenen Entwurfsvarianten als grobe Basis dient und flexible Konstellationen ermöglicht.

Zusätzlich wurde Rücksicht auf die Verkehrswege genommen, welche den Bauplatz südlich und westlich begrenzen.



Variante 1 (4) | Anordnung

Durch die Längs- und Querachsen entsteht ein Raster, an welchen drei Baukörper angeordnet werden. In den ersten drei Entwurfsansätzen variierten die Positionen dieser Elemente stark, immer mit dem Ziel eine Platzsituation bestmöglich zu definieren. Variante 1 (4) legte mit einer flexiblen Konstellation den Grundstein, für alle weiteren Entwürfe. Es wurden die Vor- und Rücksprünge der Locanda aufgenommen und somit zwei Baukörper im hinteren Bereich (Ostseite) bzw. ein Element vorne (Westseite) platziert, wodurch dazwischen eine Art Piazza entstand. Dadurch soll die Verknüpfung zu dem historischen Gebäude visuell sofort erkennbar werden.

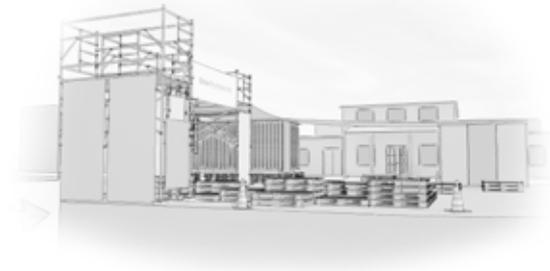
Variante 1 (4)

Entwurfsvariante 1 (4)

Durch Rücksichtnahme auf die Verkehrswege und die Orientierung entstand eine strukturierte, aber auch flexible Anordnung der Elemente. Zur Locanda hin wurden zwei verschieden große Container als geschlossene Baukörper positioniert, welche durch eine Segelüberdachung miteinander verbunden sind. Der größere der beiden soll als Lager- bzw. Ausstellungsfläche dienen. Beim kleineren handelt es sich um einen Sanitärcontainer. Beide können mit Planen bzw. Ausstellungswänden oder „Wunschtafeln“ bespielt werden. Im Bereich der Straße wurde mit einer Palettensitzlandschaft bewusst eine niedrigere Struktur konzipiert, um den uneingeschränkten Blick auf die Locanda zu wahren. Dadurch entsteht eine offene einladende Konstellation der einzelnen Elemente, die viel mehr das bestehende Gasthaus betonen, als es mit diesem konkurrieren soll. Um dies zu unterstreichen wurden Gerüstelemente nördlich der Palettensitzlandschaft angefügt, wodurch eine Trichterwirkung für den Blickwinkel

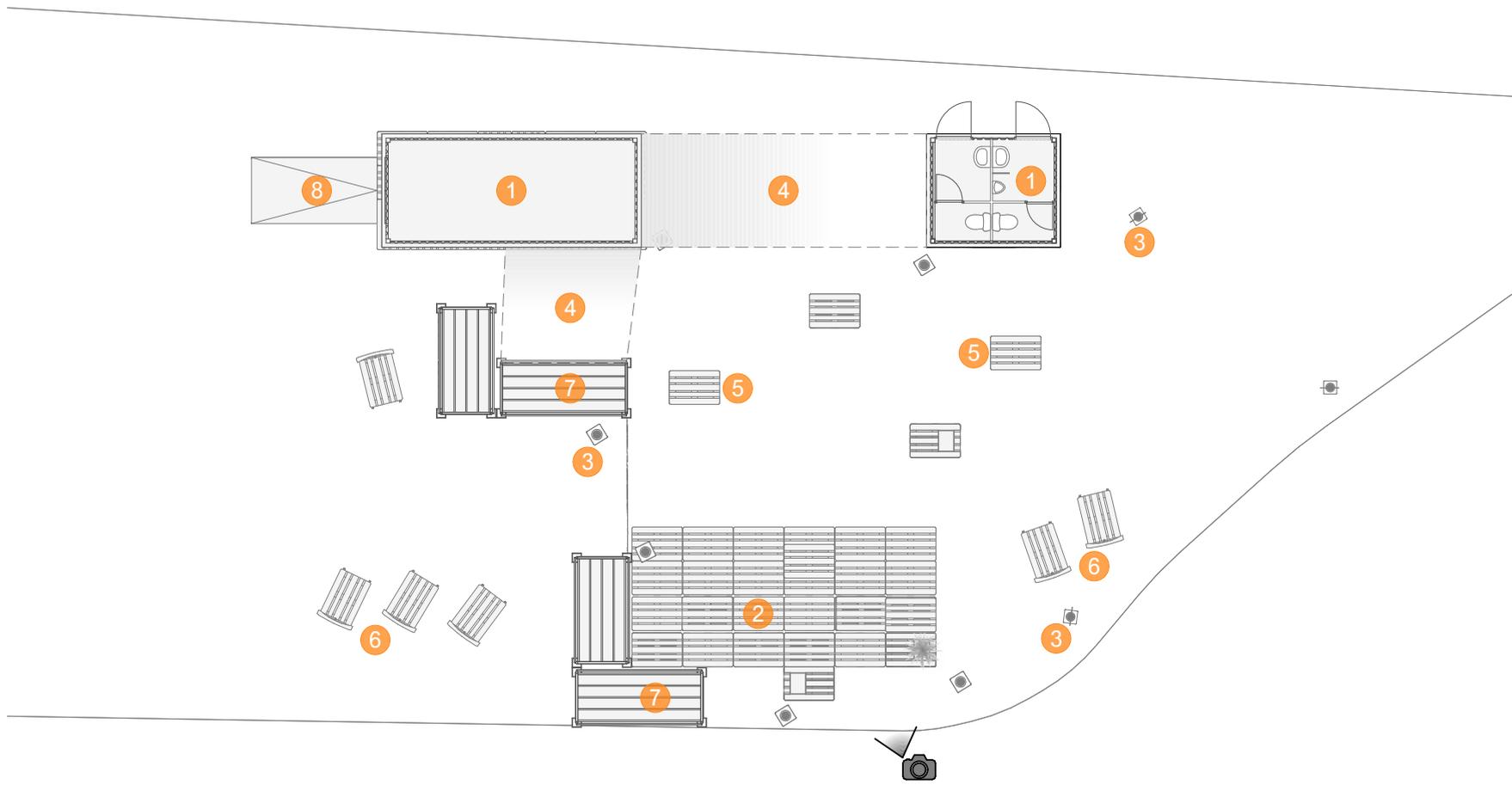
entsteht. In Verbindung mit den Lagercontainer werden somit weitere Segelüberdachungen ermöglicht. Um deren Entwässerung zu gewährleisten wurde der Lagercontainer auf einem Palettenfundament mit angefügter Rampe konzipiert. Außerdem dienen die Gerüste einerseits als Aufhängeflächen für Ausstellungswände oder „schwarze Tafeln“, andererseits als Schutz vor den starken Borawinden. Im Bereich zwischen Container und Sitzlandschaft entsteht somit eine Platzsituation, welche mit Palettenmöbeln belebt wird. Ein weiteres Element stellen die Pylonen bzw. Leitkegel dar, welche einerseits zum bespielen der Installation, andererseits aber auch als Wegweiser im gesamten Hafengebiet dienen sollen.

Für Kinder wurden kleine symbolische Segelboote aus Paletten entworfen, mit denen man sich auf spielerische Weise durch das Hafengebiet fortbewegen kann.



Entwurfsvariante 4 | Maßstab 1:150

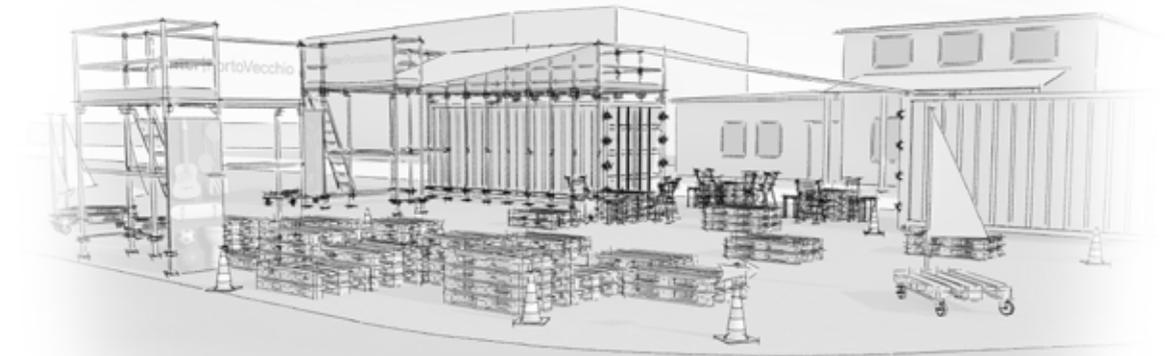
- 1 Schiffscontainer
- 2 Paletten-Sitzlandschaft
- 3 Pylonen-Wegweiser
- 4 Segelüberdachung
- 5 Palettenmöbel
- 6 Paletten-Segelboote
- 7 Baustellengerüste
- 8 Rampe
-  Kameraposition
-  Blickrichtung



Variante 2 (6)

Entwurfsvariante 2 (6)

In weiteren Varianten lag der Fokus auf der Entwässerung der Segelüberdachung zwischen den beiden Containern. Da sowohl Lager- bzw. Ausstellungscontainer als auch Sanitärcontainer aufgrund der Barrierefreiheit ohne Niveausprung auskommen müssen, wurde auf die Palettenfundamente wieder verzichtet. Um jedoch die für die Entwässerung notwendige schräge Überdachung zu ermöglichen wurde der linke Container mit Gerüstelementen umhüllt. Dadurch konnte ein höher gelegener Auflagerpunkt für das Befestigen der Segel erreicht werden. Zusätzlich ist durch die Baustellengerüste eine Plattform entstanden, die über ein weiteres westseitig platziertes L-förmiges Treppenelement zu betreten ist. Mit dieser Konstellation konnte man eine zweite überdachte Fläche schaffen, welche als Bar- oder Ausstellungsbereich genutzt werden kann. Zudem wurde der kleinere Sanitärcontainer gegen einen zweiten großen Ausstellungscontainer ausgetauscht, da im Zuge der Verhandlungen mit der

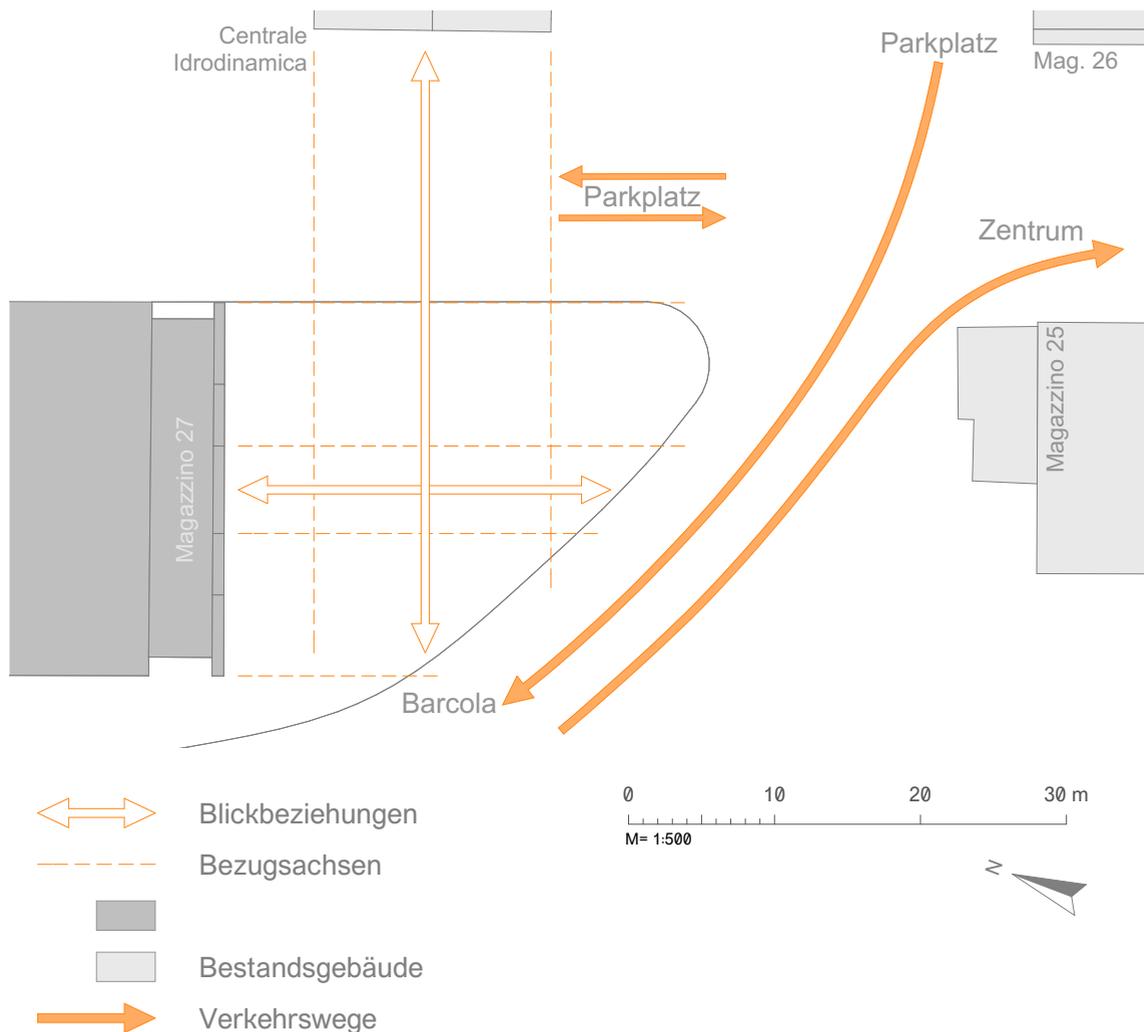


Hafenbehörde, diese sich bereit erklärten, die Sanitäranlagen zur Verfügung zu stellen. Die kleinen Segelboote aus Paletten wurden nach dem Bau eines Prototypen weiter entwickelt und adaptiert. Um zusätzlich zu den Sitzgelegenheiten und Ausstellungen weitere Attraktionen zu bieten, wurden „Werkzeug“-Wände vorgesehen, welche jedoch keine herkömmlichen Werkzeuge bieten, sondern unkonventionelle wie Musikinstrumente, Sportgeräte uvm. die zum verweilen und zu Aktivitäten animieren sollen.

- 1 Schiffscontainer
- 2 Paletten-Sitzlandschaft
- 3 Pylonen-Wegweiser
- 4 Segelüberdachung
- 5 Palettenmöbel
- 6 Paletten-Segelboote
- 7 Baustellengerüste
- 8 Werkzeugwände
-  Kameraposition
-  Blickrichtung

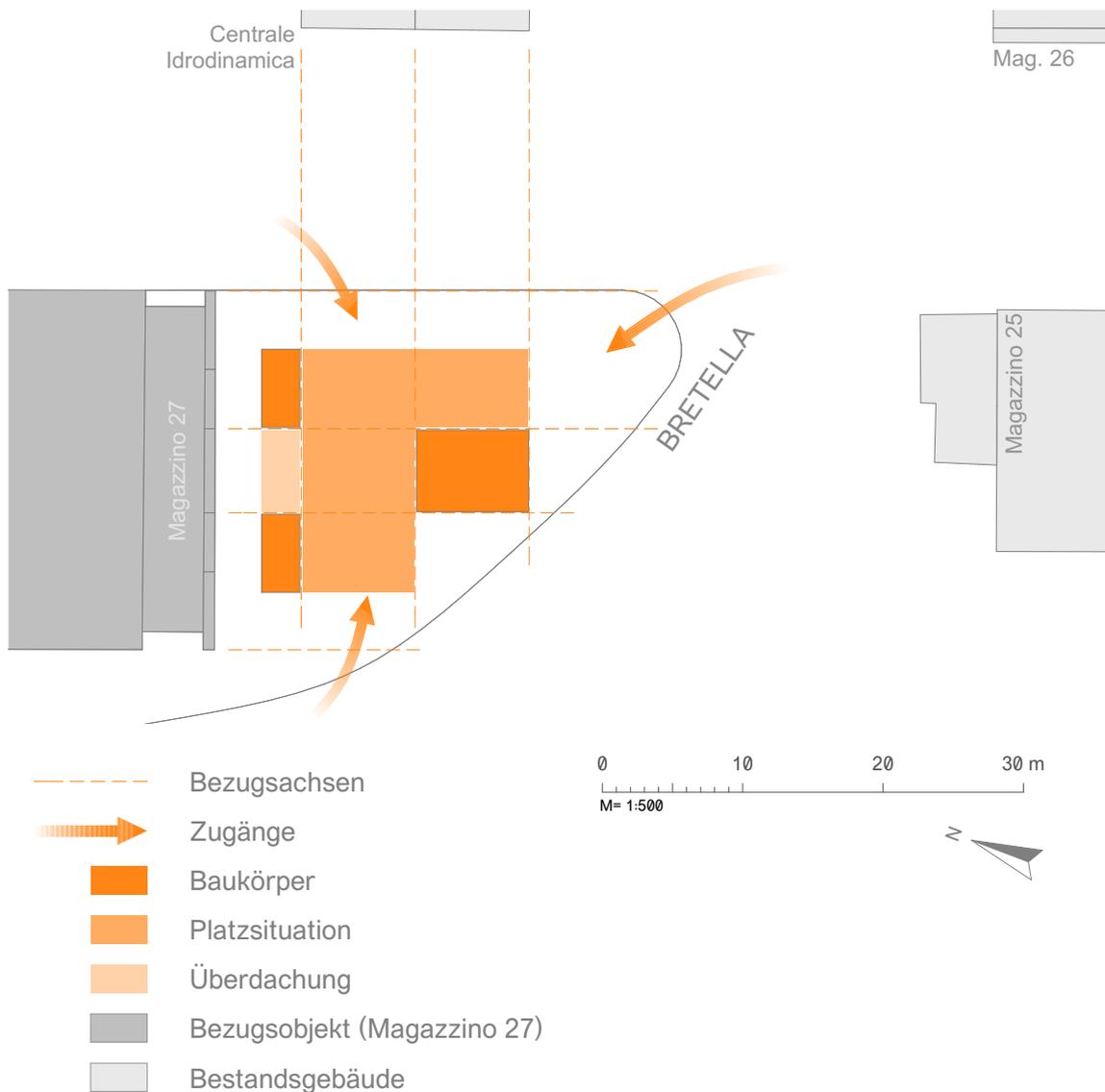


Standort 2 (Varianten 7-9)



Varianten 7-9 | Orientierung

Durch weiterführende Analysen wurde der Entschluss gefasst, den Bauplatz aus strategischen und infrastrukturellen Gründen zu wechseln. An dem neuen Standort – im Bereich der Centrale Idrodinamica – gibt es viele Parallelen zu dem Areal um die Locanda, welcher lediglich ~300 m entfernt liegt. Einerseits ist es die Längsachse, welche sich durch das gesamte Hafengebiet erstreckt, andererseits ist es die „Bretella“, die im Kreuzungsbereich, Richtung Süden bzw. Osten ihre beiden Fahrtrichtungen voneinander trennt. Als Bezugsachsen wurden die Kanten zweier benachbarter Gebäude aufgenommen. In erster Linie wurde ähnlich wie bei den vorherigen Entwürfen bei der Locanda, nun auf die Orientierung des Magazzino 27 Rücksicht genommen. Weiters wurden die Blickbeziehungen zum Meer und zur Centrale Idrodinamica bzw. die einzigartige Zugangssituation berücksichtigt und die Verkehrswege freigehalten.



Variante 3 (7) | Zugänge

Aufgrund der „Bretella“, welche sich im Kreuzungsbereich von der Gegenfahrbahn trennt und der Nebenstraße, welche zur Centrale Idrodinamica führt, entstehen verschiedene Zugänge an drei Seiten des Bauplatzes, was den Bereich flexibel nutzbar macht und dadurch ein großes Potenzial für eine temporäre Installation birgt.

Variante 3 (7) | Anordnung

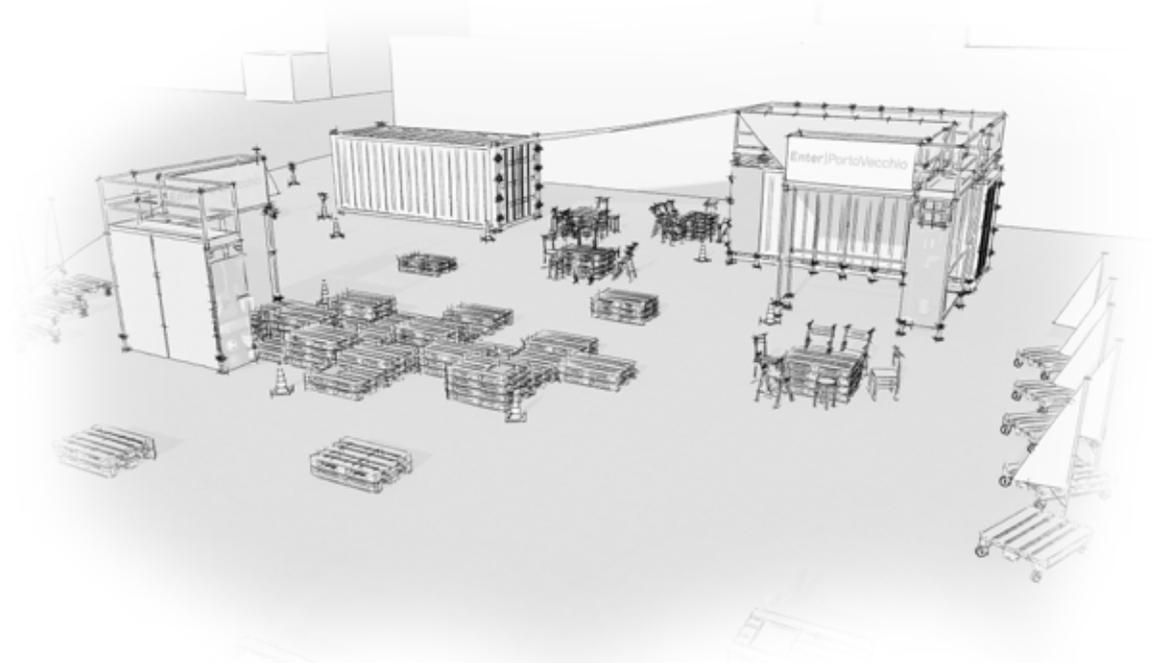
Entlang der Achsen wurden, unter Berücksichtigung der Zugänge drei Grundelemente definiert. Zwei davon im Nahbereich der Fassade des Magazzino 27, ein größeres zur „Bretella“ hin orientiert, als Verlängerung des Eingangsportals der Lagerhalle. Die Bereiche zwischen den Bauelementen sollen als Begegnungsort im Sinne einer Piazza fungieren.

Variante 3 (7)

Entwurfsvariante 3 (7)

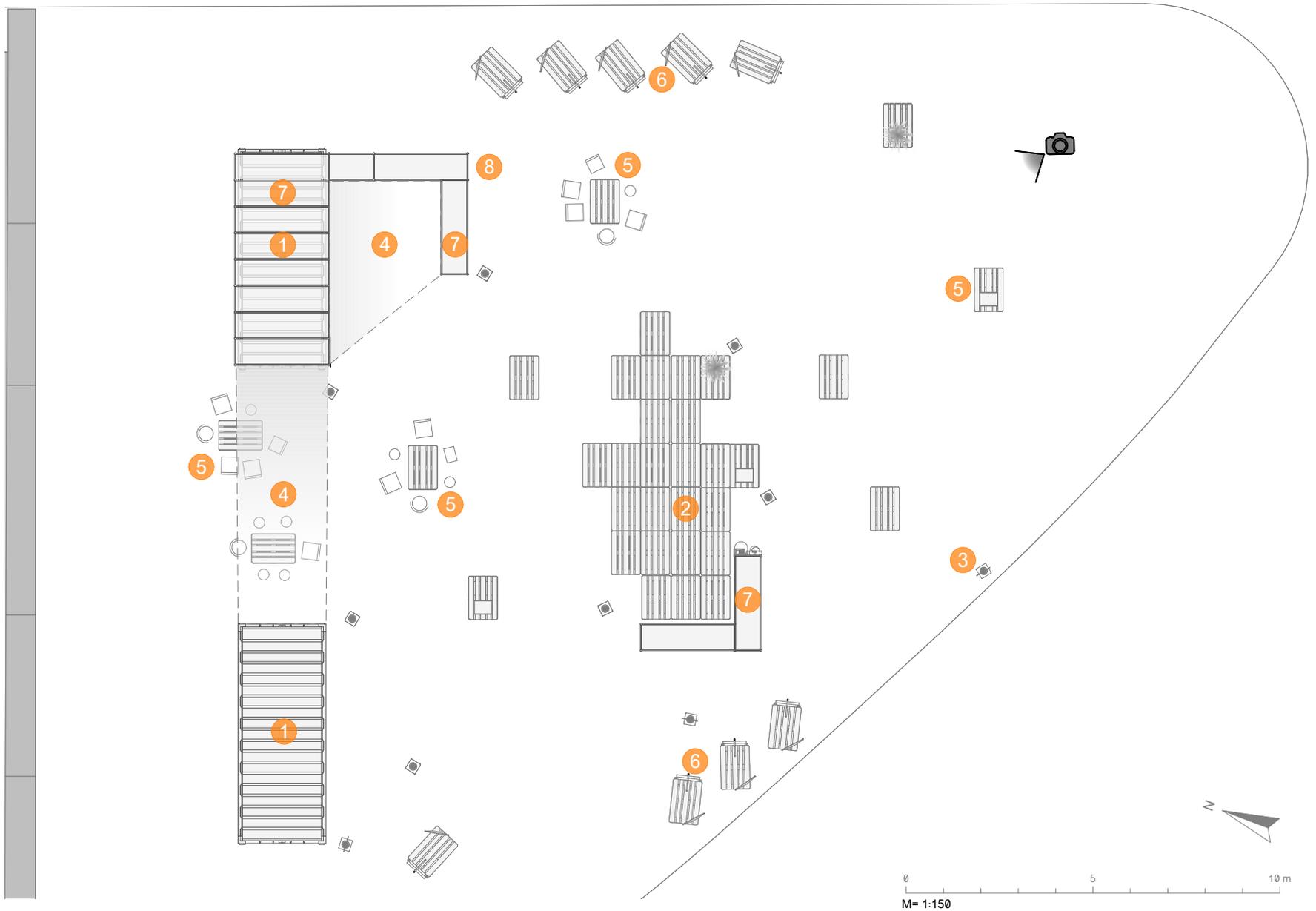
Die strukturierte Konstellation, welche auf den Bezugsachsen der umgebenden Gebäuden basiert, ermöglicht eine geordnete Anordnung der einzelnen Elemente. Auf der Nordseite des Bauplatzes, nahe des Magazzino 27 wurden zwei Ausstellungscontainer mit den offenen Seiten zueinander positioniert, welche das Eingangsportal der Lagerhalle betonen sollen. Für die Überdachung der Zone zwischen den Containern, wurde einer davon mit Baustellengerüsten umhüllt, wodurch die Segel schräg gespannt werden konnten. Der Höhenunterschied zwischen der Brüstung der, durch das Gerüst entstandenen Plattform, und der Oberkante des gegenüberliegenden Containers, ermöglicht eine problemlose Entwässerung der Niederschläge.

In der Verlängerung des Eingangsbereichs des Magazzino 27 wurde die Sitzlandschaft aus Paletten vorgesehen. Sowohl am südwestlichen Eck dieser Sitzlandschaft, als auch an dem nordöstlich liegenden Container wurden zwei

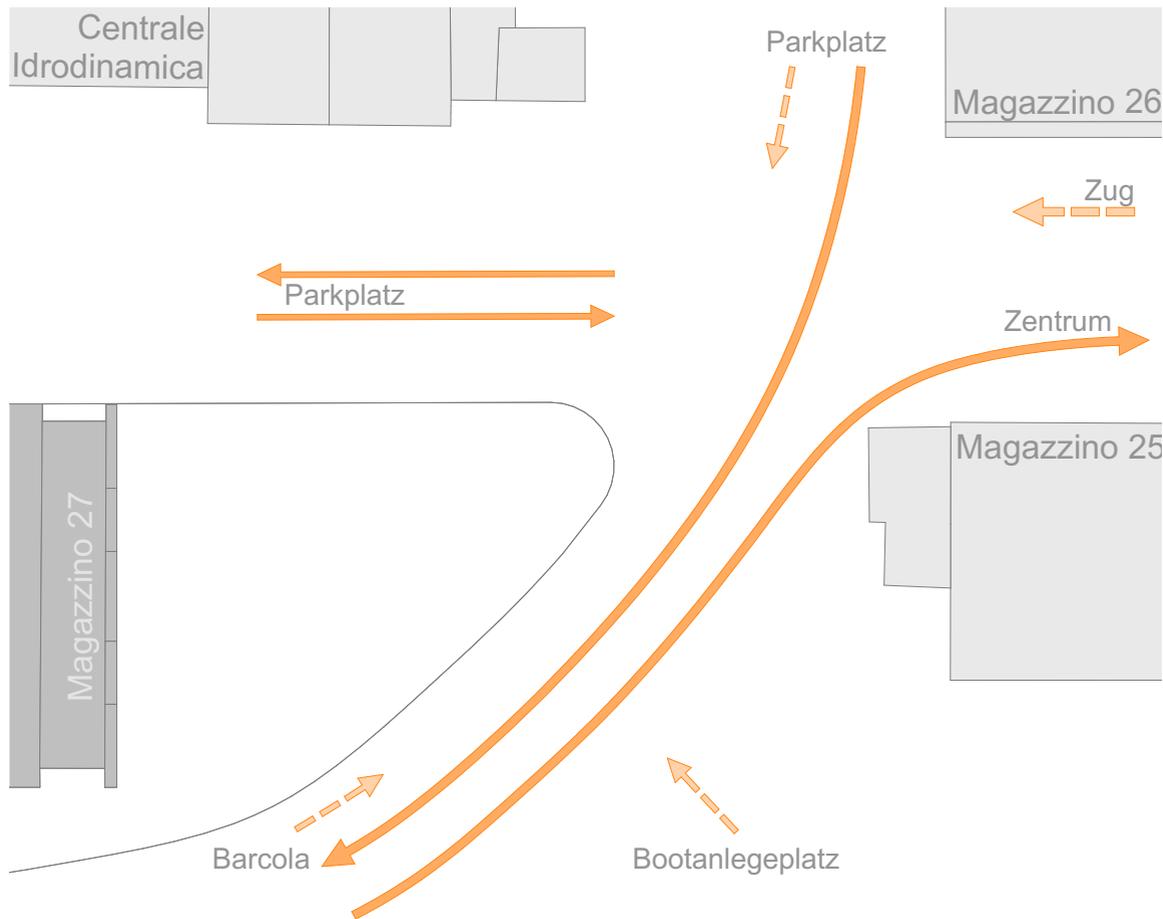


weitere L-förmige Baustellengerüste platziert. Diese dienen in erster Linie dazu, die Palettensitzlandschaft und die Platzsituation zu definieren, diese vor den Borawinden zu schützen und Aufhängeflächen für Werkzeugwände, „schwarze Bretter“ bzw. sogenannte Wunschwände zu schaffen. In den weiteren Varianten bis zum endgültigen Entwurf wurde lediglich an der Positionierung der Baustellengerüste und der Segelüberdachung gefeilt.

- 1 Schiffscontainer
- 2 Paletten-Sitzlandschaft
- 3 Pylonen-Wegweiser
- 4 Segelüberdachung
- 5 Palettenmöbel
- 6 Paletten-Segelboote
- 7 Baustellengerüste
- 8 Werkzeugwände
-  Kameraposition
-  Blickrichtung



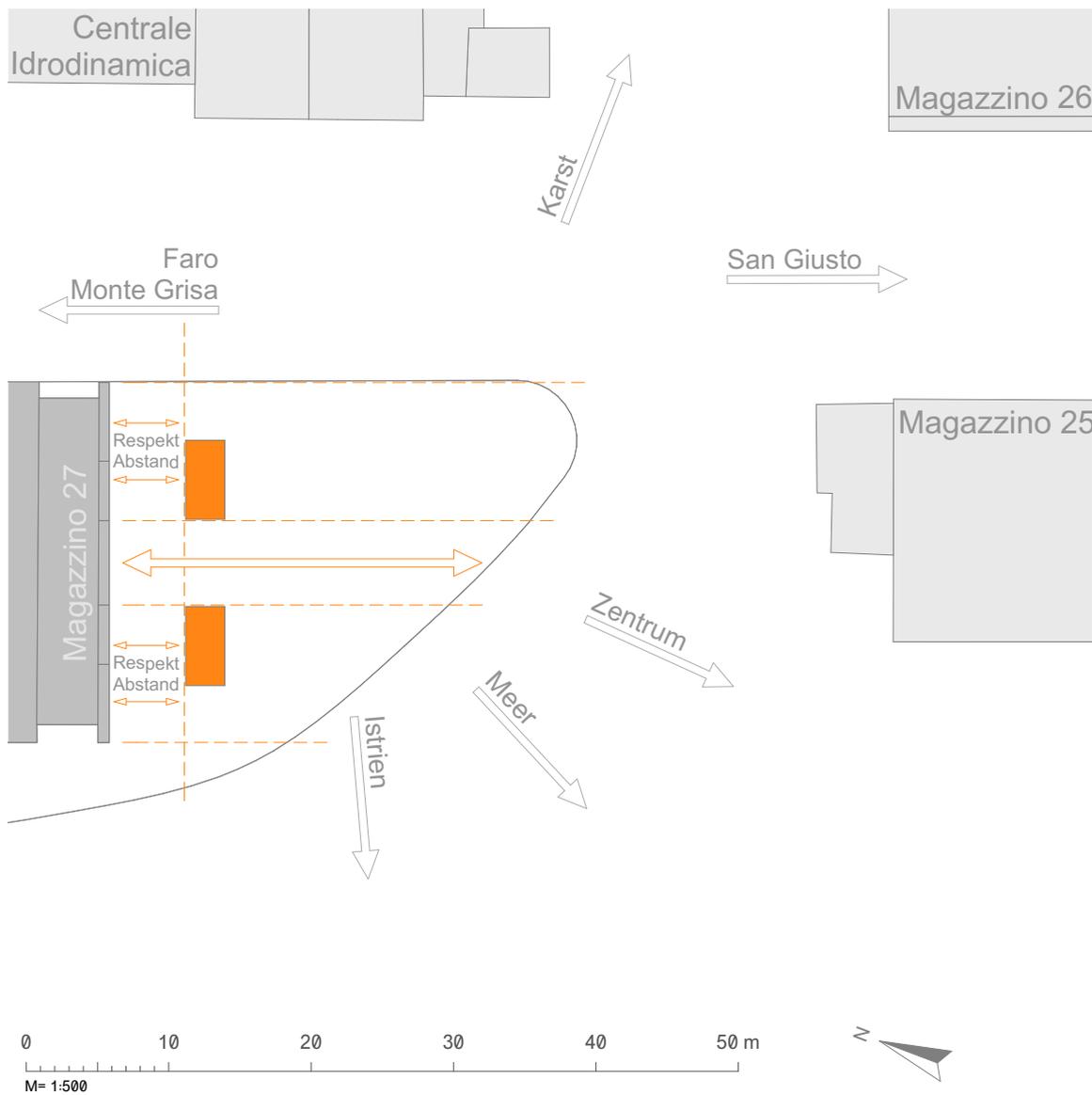
5.4 Finaler Entwurf Diagramme



Verkehr

Zusätzlich zu der Hauptverkehrsachse des Porto Vecchio - der „Bretella“ - welche sich im Bereich des Magazzino 26 von der Gegenfahrbahn trennt, bekommt das Gebiet um das Magazzino 27 durch weitere Wegführungen eine wichtige Bedeutung. Und zwar befindet sich südwestlich davon ein Bootsanlegeplatz, von dem aus die direkte Verbindung zum Bauplatz gegeben ist. Östlich hinter dem Magazzino 26 ist ein großzügiger Parkplatz angelegt und südöstlich, ungefähr 300 Meter entfernt, endet der Zug, der speziell für das Segelregatta-Event zum ersten Mal seit Jahrzehnten die Bewohner Triests durch die gesperrte Freihandelszone des Hafens bringt. Von dort aus kann man die Installation nicht verfehlen.

-  Bezugsobjekt (Magazzino 27)
-  Bestandsgebäude
-  Verkehrswege (Autos)
-  Verkehrswege (Fußgänger)

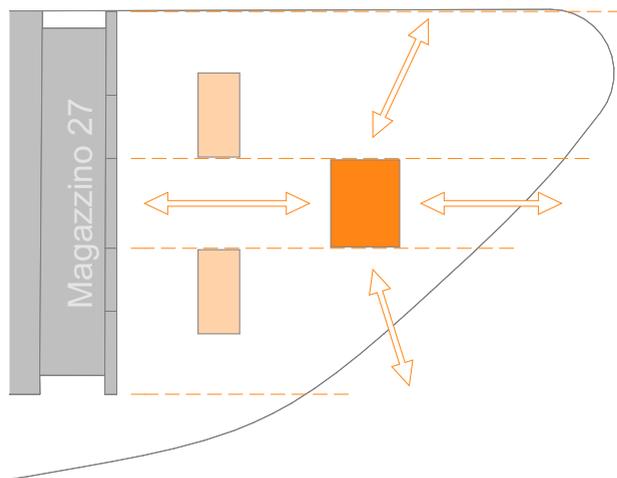
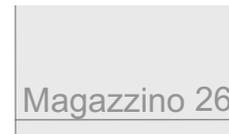


Step 1

Aufgrund der Verkehrsachsen war der Bauplatz zwar abgegrenzt, die Positionierung der Elemente musste jedoch noch konzipiert werden. Als Bezug wurde der Fokus auf die Gebäudeachsen des Magazzino 27 gelegt. Vor allem dessen Eingangsbereich definierte eine klare Achse an der man sich orientierte. Um mit dem Bestandsgebäude nicht zu konkurrieren wurden mit einem definierten Respektabstand zwei Schiffscontainer flankierend zur Eingangszone platziert, wodurch sowohl das Magazzino 27, als auch die Installation eine besondere Präsenz bekamen.

-  Bezugsobjekt (Magazzino 27)
-  Bestandsgebäude
-  Schiffscontainer
-  Bezugsachse
-  Blickbeziehungen
-  Respektabstand

Diagramme



Step 2

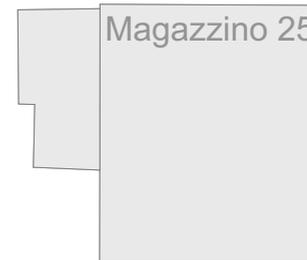
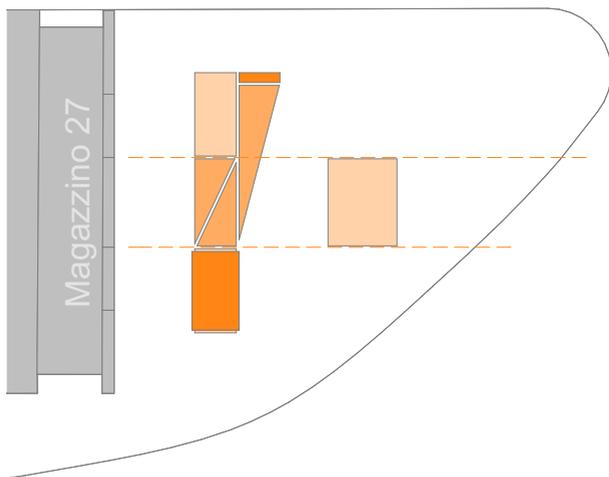
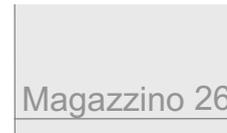
Nachdem mit der Positionierung der Schiffscontainer eine erste Struktur festgelegt wurde, musste die optimale Lage für die Sitzlandschaft bestehend aus Paletten gefunden werden. Auch in diesem Fall bezog man sich auf die Eingangszone des Magazzino 27 bzw. die Anordnung der beiden Container und platzierte die Palettensitzlandschaft zentral auf dem Bauplatz. Durch diese Position bietet der Bereich, welcher zum Verweilen einlädt, den Zugang von allen Seiten.



M= 1:500



-  Bezugsobjekt (Magazzino 27)
-  Bestandsgebäude
-  Palettenlandschaft
-  Bereits platzierte Elemente
-  Bezugsachsen



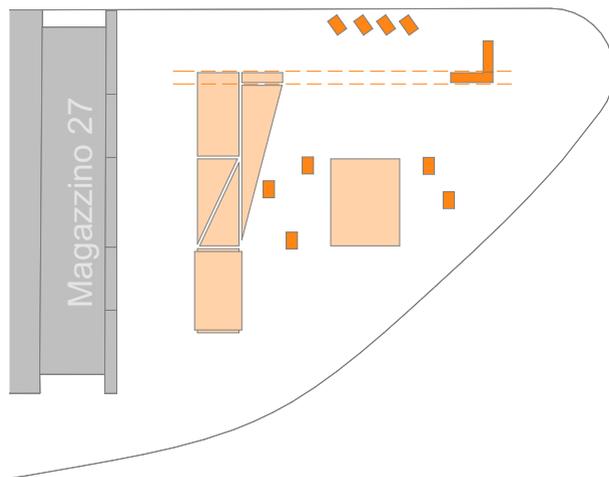
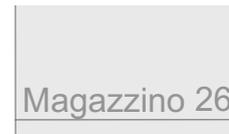
Step 3

Um auch den Bereich um die Schiffscontainer, welche als Ausstellungsräume dienen, nutzen zu können, musste in erster Linie etwas gegen die Witterungseinflüsse unternommen werden. Somit hat man die Zone zwischen den Containern mit gebrauchten Segeln überdacht. Eine weitere Überdachung wurde parallel zum östlichen Container gespannt und an einem Baustellengerüst montiert, welches auch als Aufhängefläche für Werkzeugwände, Ausstellungstafeln, Schwarze Bretter, etc. dient. Weitere Gerüstelemente, die den westlich gelegenen Container einhüllen, bilden eine Aussichtsplattform, welche über einen Stiegenaufgang an der Rückseite der Installation zu erreichen ist.

-  Bezugsobjekt (Magazzino 27)
-  Bestandsgebäude
-  Baustellengerüste
-  Segelüberdachung
-  Bereits platzierte Elemente
-  Bezugsachse



Diagramme



Step 4

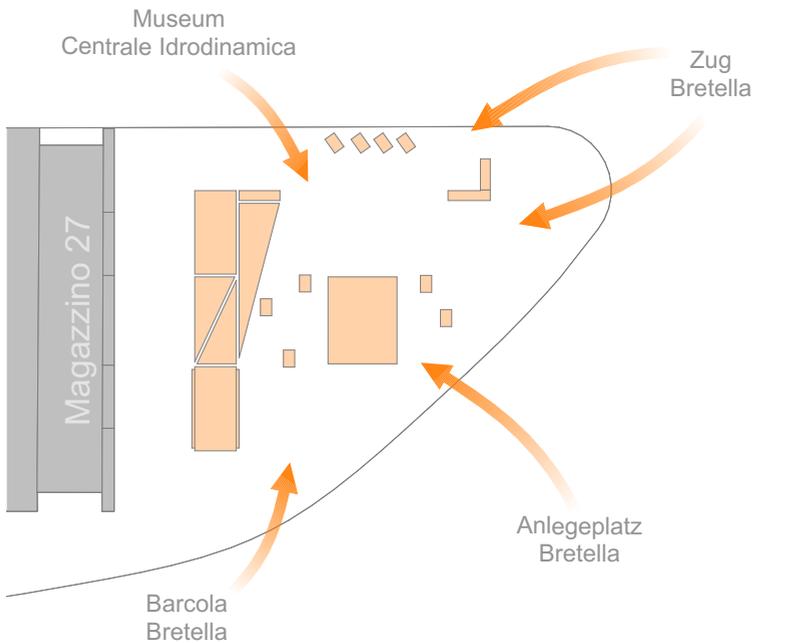
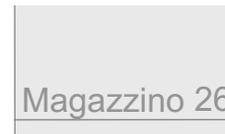
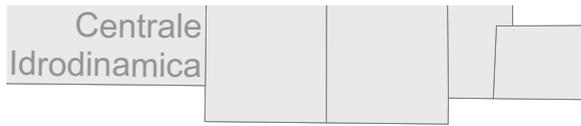
Als letzter Schritt wurde in der Achse des östlichen Schiffscontainers am anderen Ende des Bauplatzes ein weiteres Baustellengerüst positioniert um eine Art Landmark zu schaffen. Dieses soll die Aufmerksamkeit der Besucher sofort auf sich ziehen und erste Informationen zum Projekt über Plakate und Broschüren vermitteln. Weiters wurden verschiedene Möbel bzw. Module aus Paletten auf dem Bauplatz rund um die Palettensitzlandschaft angeordnet bzw. ein Parkplatz für die Palettensegelboote angedacht.



M= 1:500



-  Bezugsobjekt (Magazzino 27)
-  Bestandsgebäude
-  Baust.gerüste/Palettenmöbel
-  Bereits platzierte Elemente
-  Bezugsachse



Zugänge

Durch Rücksichtnahme auf vorhandene Achsen und Blickbeziehungen konnten die Elemente so angeordnet werden, dass der Zugang für die Besucher von allen Seiten ermöglicht wird. Dies erfolgt durch eine offene Struktur, bei der man auf keine Barrieren oder Grenzen stößt. Ob von Barcola oder von der Innenstadt mit dem Zug kommend – die Konstellation der Module erweckt von jeder Position das Interesse und lädt zum Erkunden ein. Großes Augenmerk wurde auf die Wegführung zwischen der „Centrale Idrodinamica“ bzw. des Bootanlegeplatzes und der Installation gelegt. Vom Zug kommend lädt die Installation die Besucher ein, diese bis Dato im Hafengebiet unbekanntem Elemente zu besichtigen und mehr über die Beweggründe von Enter | Porto Vecchio zu erfahren.



- Bezugsobjekt (Magazzino 27)
- Bestandsgebäude
- Bereits platzierte Elemente
- Zugänge

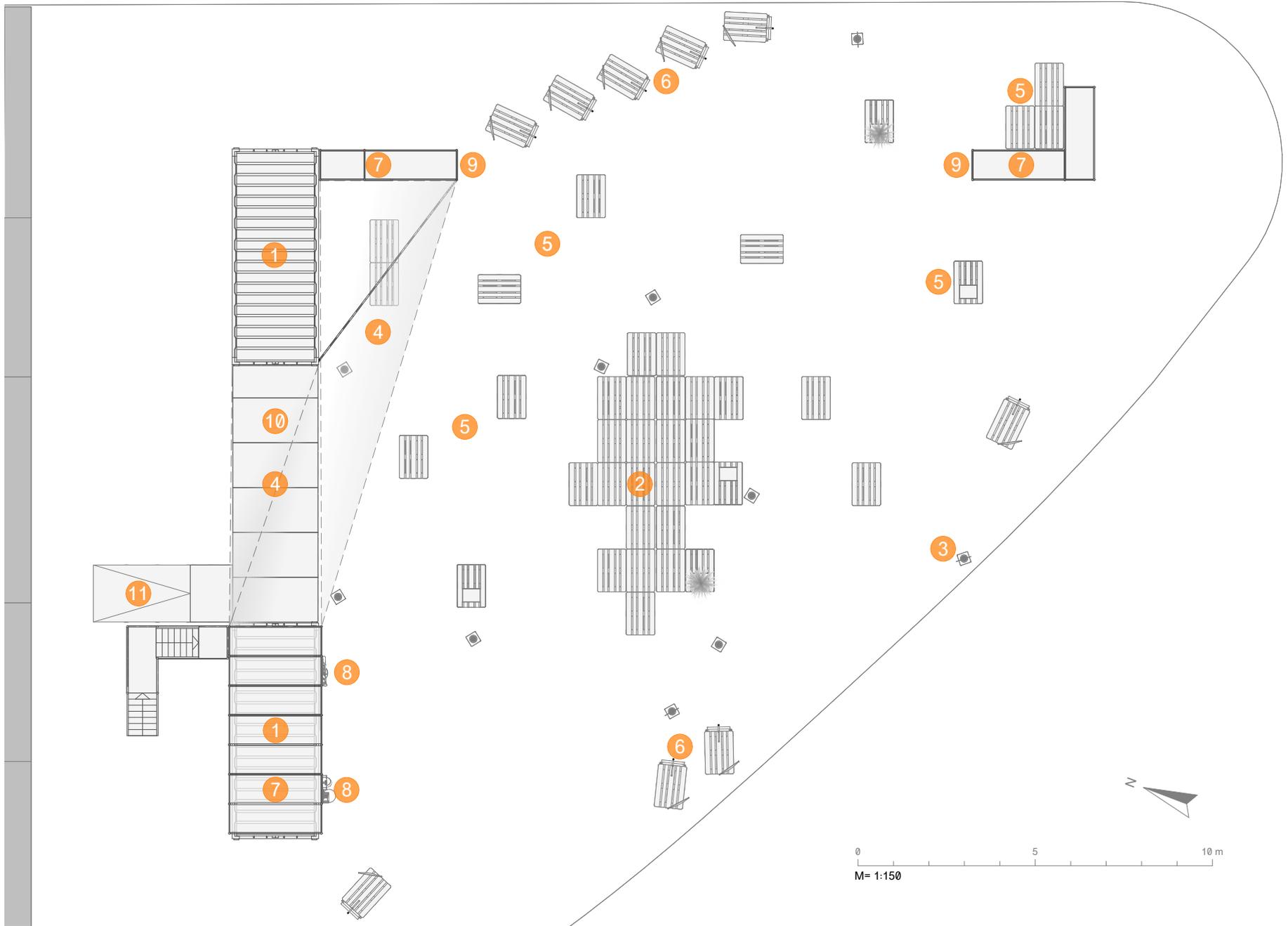
Grundriss

Anordnung

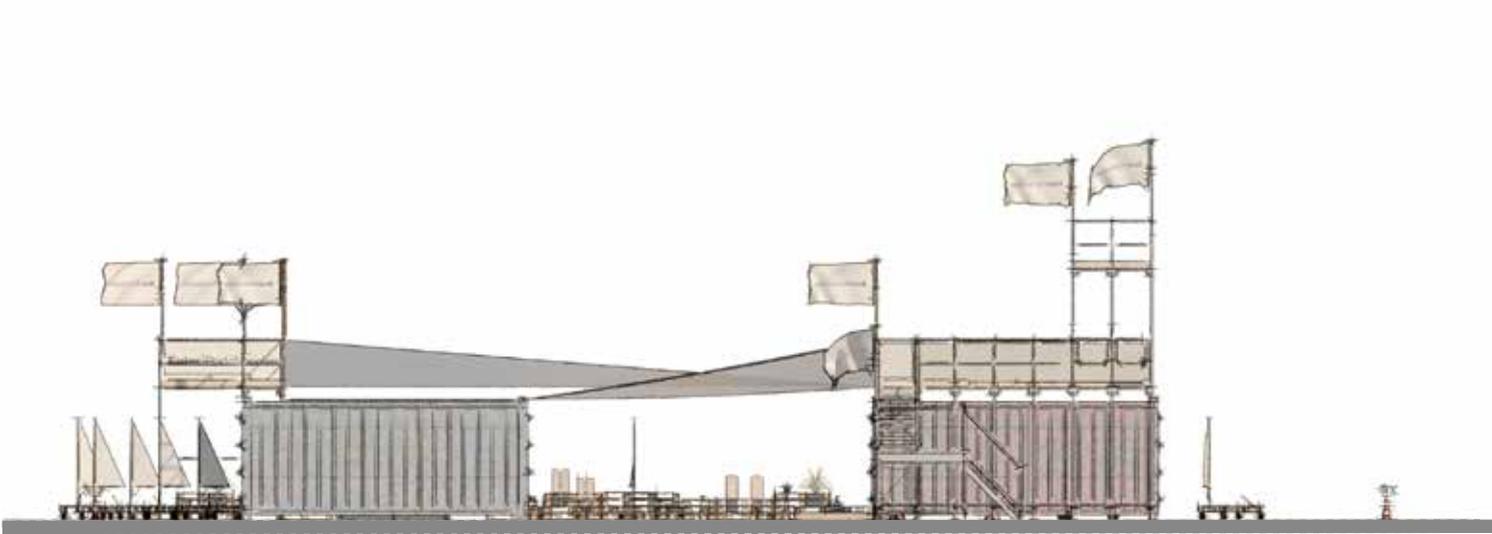
Eine Konstellation aus Schiffscontainern als Ausstellungsräume, Baustellengerüsten um ein Landmark bzw. eine Aussichtsplattform zu schaffen, Paletten zum Zwecke einer Sitzlandschaft bzw. weiterer Module definieren die Installation Enter | Porto Vecchio. Die Anordnung der Palettenmöbel um die Sitzlandschaft bietet weitere Möglichkeiten zum Verweilen. Als Witterungsschutz werden Segel zwischen den Containern und Gerüsten gespannt. Deren Schrägstellung dient der Entwässerung von Niederschlag. Aufgrund von Sicherheitsbedenken bzgl. der starken Bora-Winde, welche aus nordöstlicher Richtung kommen, wurde im endgültigen Entwurf die Aussichtsplattform samt Segelüberdachung auf die westliche Seite verlagert. Somit können die Sturmböen die Überdachung, aufgrund derer Schrägstellung nicht gefährden. Um einen barrierefreien Zugang zu den Ausstellungscontainern zu gewährleisten wurde ein Palettenplateau inklusive einer Rampe im Bereich zwischen den Contai-

nern geplant. Der gesamte Bereich um die Palettenlandschaft wird mit weiteren Palettenmöbeln und Sitzgelegenheiten bespielt. Im Hafengebiet verteilte Wegweiser aus Pylonen/ Leitkegeln machen auf das Projekt aufmerksam und leiten die Besucher direkt zur Installation. Abgerundet wird die Konstellation durch diverse Möbel und die symbolischen Segelboote aus Paletten.

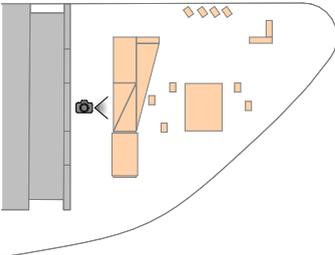
- 1 Schiffscontainer
- 2 Paletten-Sitzlandschaft
- 3 Pylonen-Wegweiser
- 4 Segelüberdachung
- 5 Palettenmöbel
- 6 Paletten-Segelboote
- 7 Baustellengerüste
- 8 Werkzeugwände
- 9 Partizipative Tafeln
- 10 Paletten-Plateau
- 11 Rampe



Ansichten



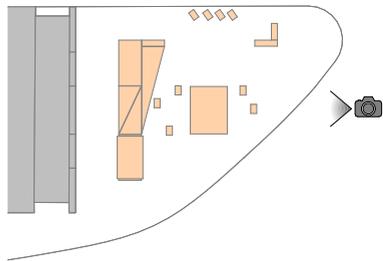
Nordansicht





Südansicht

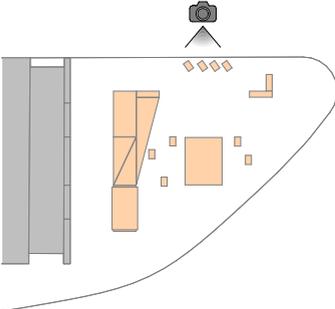
0 5 10 m
M= 1:150



Ansichten

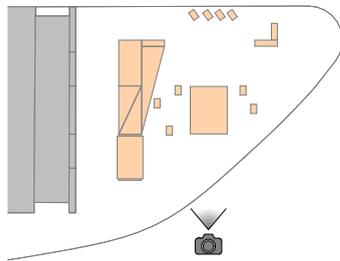


Ostansicht





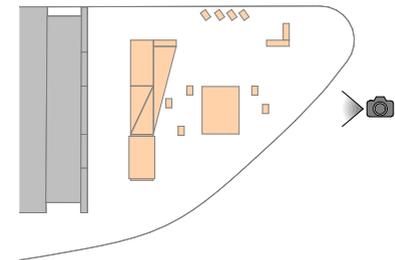
Westansicht



Visualisierungen

Außerhalb der Installation

Blick auf die gesamte Installation
von der Bretella aus in Richtung
Magazzino 27

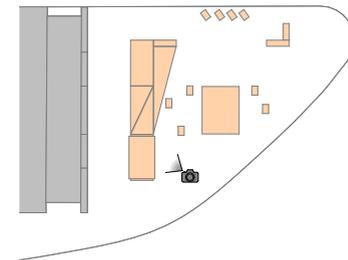




Visualisierungen

Innerhalb der Installation

Ausstellungscontainer inklusive
Aussichtsplattform aus Gerüst-
elementen, Segelüberdachung,
Werkzeugtafeln, partizipativen
Planen und Palettenplatteau
zwischen den Containern.

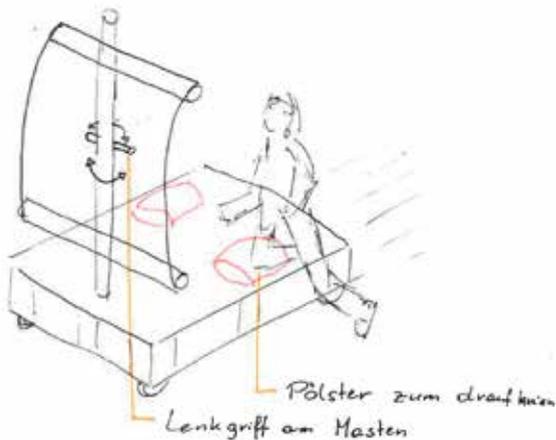




Detailpläne (M=1:20)

Step 1

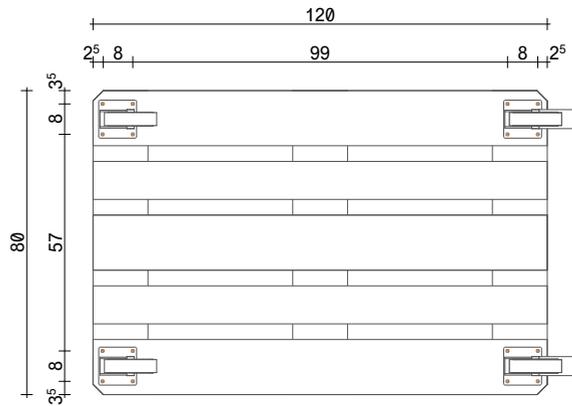
Ausgegangen von gewöhnlichen Euro-Paletten wurden kleine Fahrzeuge konstruiert, die an Segelboote erinnern sollen. Diese kommen jedoch nicht im Wasser, sondern auf Land zur Anwendung. Der erste Schritt war es eine Palette mobil zu machen, indem an der Unterseite vier Räder angebracht wurden. Um eine optimale Handhabung und somit die Kontrolle des Gefährts zu gewährleisten, wurden vorne zwei fixe und hinten zwei lenkbare Räder montiert..



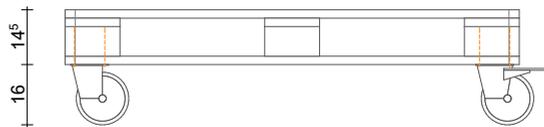
Erste Überlegungen

Lenkung über den Masten

Grundriss



Ansicht



Euro-Palette



Step 1



Step 2



Step 3



Step 4



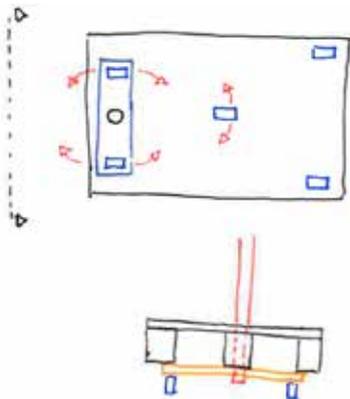
Detailpläne (M=1:20)

Step 2

Als nächstes mussten die beiden beweglichen Räder miteinander verbunden werden, um noch mehr Kontrolle über das Paletten-Segelboot zu bekommen.

Hierfür wurden die Halterungen der Räder zuerst mit L-Stahlprofile verlängert. Anschließend konnte man diese mit einem Holzbrett miteinander verbinden. Ziel war es, dass die beiden Räder immer parallel zueinander stehen, was durch diese Verbindung ermöglicht wurde.

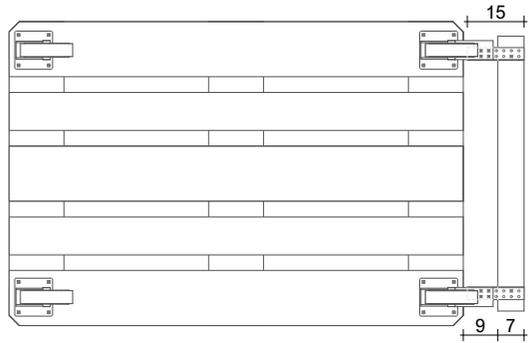
Um die Beweglichkeit beizubehalten, durfte man für die Verbindung pro L-Stahlprofil lediglich eine Gewindeschraube benutzen. Das Holzbrett wurde mittig ausgerichtet, damit die Stabilität nicht beeinträchtigt wird.



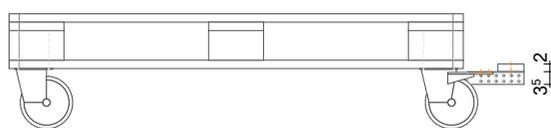
Erste Überlegungen

Lenkung über den Masten

Grundriss



Ansicht



Euro-Palette



Step 1



Step 2



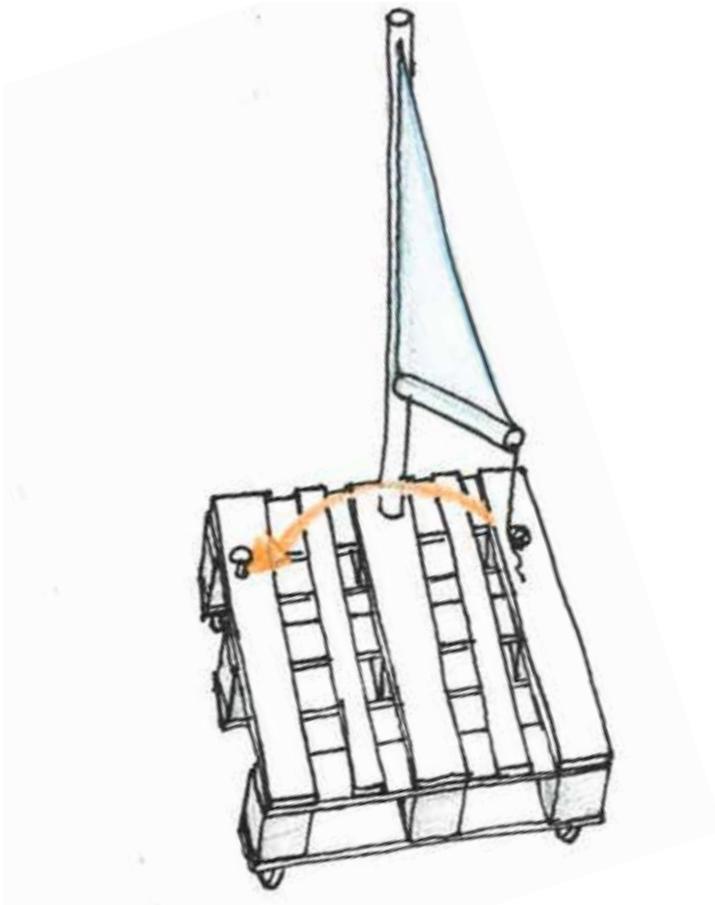
Step 3



Step 4



Detailpläne (M=1:20)



Erste Überlegungen

Bewegliches Segel

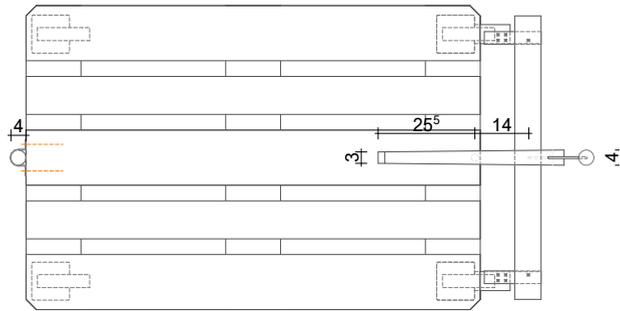
Step 3

Um das Paletten-Segelboot lenken zu können wurde das zuvor montierte Holzbrett mit einer Art Pinne – wie sie auch bei richtigen Booten zur Anwendung kommt – verbunden. Es wurde mittig an der hinteren Oberkante der Palette ein drehbares Auflager montiert, woran diese Pinne befestigt wurde.

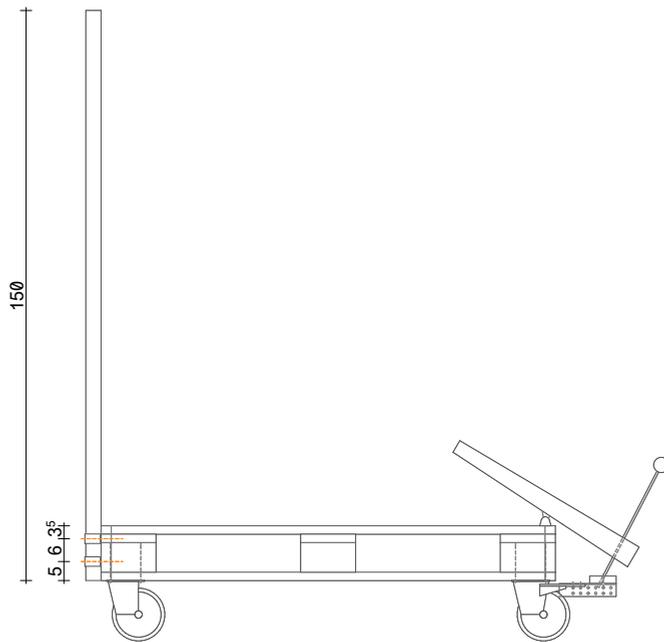
Die Verbindung zwischen diesem Ruderstock und dem Holzbrett wurde durch eine dünne Gewindestange bewerkstelligt, was eine optimale Lenkwirkung ermöglicht und genügend Spielraum bietet.

Neben der Lenkung war im vorderen Bereich des Paletten-Segelbootes ein symbolisches Segel vorgesehen. Hierzu musste vorerst ein Masten montiert werden. Mit zwei halbrunden Montagewinkeln und vier Schrauben wurde eine runde Holzstange an der Vorderseite der Palette angebracht.

Grundriss



Ansicht



Euro-Palette



Step 1



Step 2



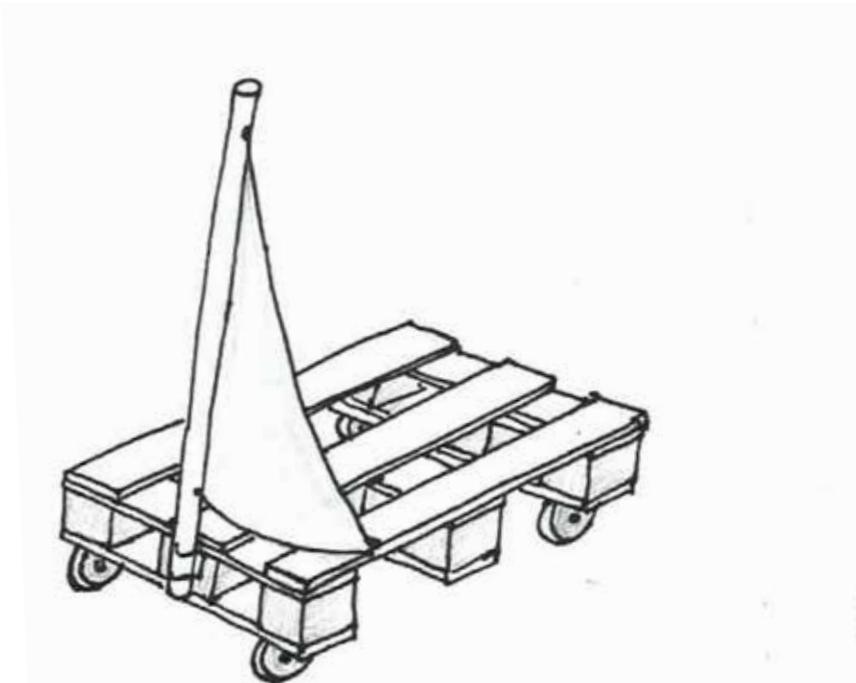
Step 3



Step 4



Detailpläne (M=1:20)



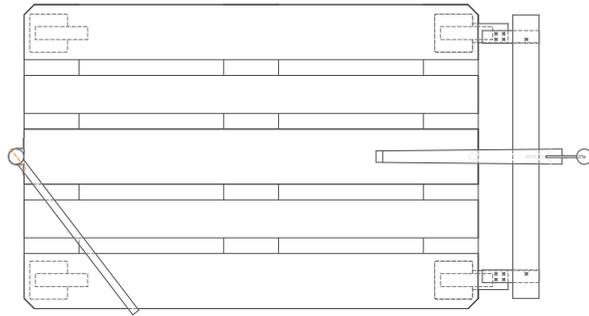
Erste Überlegungen

Fixiertes Segel

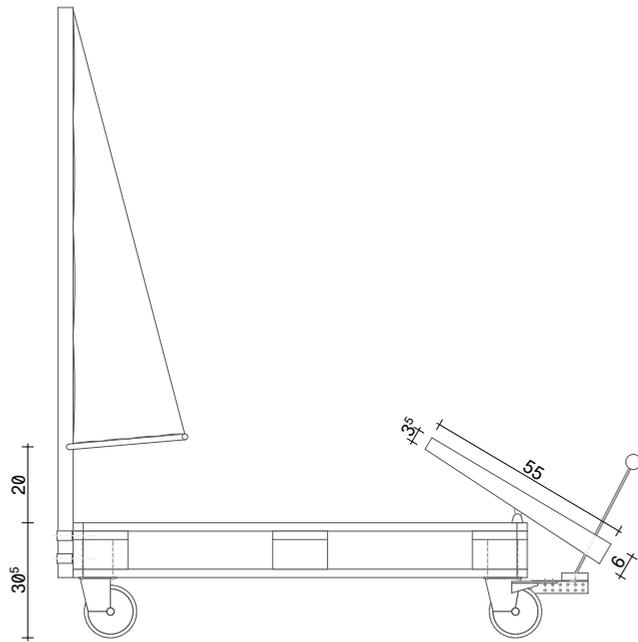
Step 4

Zu guter Letzt fehlte dem Paletten-Segelboot nur mehr das symbolische Segel, welches aus einem durchlässigen Textil in einer klassischen Dreiecksform konzipiert wurde. Dieses Material wurde in erster Linie aus Sicherheitsgründen gewählt, da man bei den starken böigen Bora-Winden mit einem undurchlässigen Material schnell die Kontrolle über das Paletten-Segelboot verlieren würde.

Grundriss



Ansicht



Euro-Palette



Step 1



Step 2



Step 3



Step 4



6.

Enter | Vermittlung

6.1 Kommunikation

Visuelle Identität

Enter | content

Enter = (*go inside*) eintreten,
= (*fill in, on a form*) einfügen

Während der Bespielung der Intervention hat sich der Bereich des Porto Vecchio der Stadt und den Einwohnern geöffnet. Mit der visuellen Identität in Form von „Enter“ kommuniziert man die Aufforderung, das Gebiet zu betreten. Weiters möchte man den Bewohnern auch die Möglichkeit bieten, ihre Ideen und Wünsche preiszugeben. Im Rahmen des partizipativen Konzeptes wurde das visuelle Konzept – mit beratender Unterstützung des jungen Triester Grafikers Michele Pastore – als grafische Übersetzung der Eigenschaften des Projektes konzipiert. Bei „Enter | Content“ handelt es sich um ein klar strukturiertes System. Das „Enter |“ bleibt immer gleich. Der Inhalt „Content“ kann je nach Gelegenheit frei definiert werden.

z.B.:

Enter |

Enter | Porto Vecchio

Enter | your idea

Enter | Architecture

Anwendungen

Der Logotyp „Enter | Content“ kam bei verschiedenen partizipativen *Tools* im Zuge aller Projektphasen zur Anwendung.

Man setzte auf dieses Element der visuellen Identität, z.B. bei der Mini Maker Faire 2015 in Form von partizipativen Visitenkarten und während der Installation als partizipative *Freecards*, welche als Wunschzettel fungierten.

Die Website funktioniert ähnlich: Es steht das Logo vor einem *Google Street View* Hintergrund und ladet den/die WebbesucherIn ein, schon von der Startseite aus das Gebiet virtuell zu betreten. In den sozialen Medien, wo ein quadratisches Logo benötigt wird, hat sich dieses durch den Anfangsbuchstaben und den Strich, in ein synthetischeres „E |“ verändert. Für den Zeitraum der Installation wurden weitere Symbole und Kompositionen entwickelt, um mit grafischen Mitteln auf spielende Art und Weise Informationen zum Projekt zu vermitteln.

Die visuelle Identität des Projektes konnte perfekt für die Zusammenarbeit mit der Hafenbehörde adaptiert werden, sodass sie diese auch in ihren Medien (Website, Spruchbänder, offizielle Einladungen und Roll-up) angewendet haben, um die Veranstaltungen während der Barcolana bei der Centrale Idrodinamica zu illustrieren.

Webseite



Struktur

Die Homepage ist interaktiv und lässt den Besucher das Areal entdecken. Im oberen Bereich befindet sich ein konventionelles Menü mit verschiedenen Kategorien in drei Sprachen (ita, eng, de). Die Website wurde von Christoph Roschger nach unserem visuellen Konzept programmiert. Die Verwaltung erfolgte in Eigenregie.
www.enterportovecchio.com

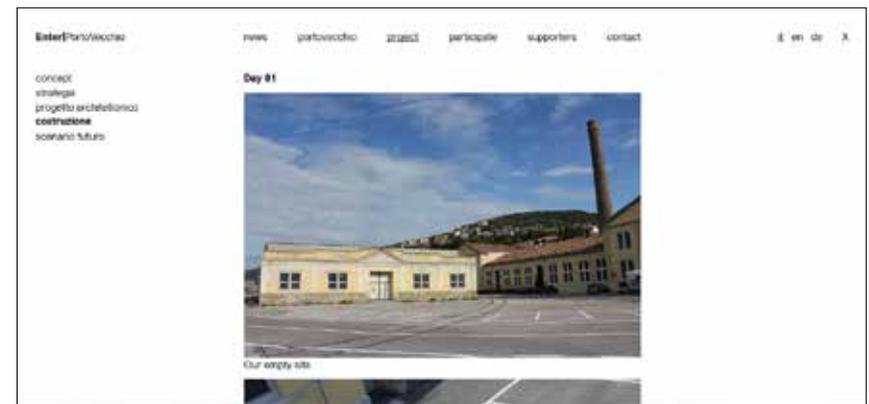
Kategorien:

- „news“ ...mit Twitter verbunden
- „porto vecchio“ ...ein Überblick des Gebiets
- „project“ ...Informationen zu allen Projektphasen
- „participate“ ...für die Beteiligung
- „supporters“ ...Unterstützer mit Logos und Links
- „contact“ ...Kontaktdaten der Teammitglieder



Startseite

Die Startseite funktioniert mit einem integrierten *Google Street View* Bereich. Somit kann man das Areal auch von zu Hause aus frei erkunden.



Seiten

„*Less is more*“ – ein minimalistisches Layout mit einigen Spezialeffekten erklärt dem Webbesucher die Eigenschaften des Projekts.

Social Media



Strategie

Da in sozialen Medien quadratische Logos üblich sind, wurde als solches das „E“ und der senkrechte Strich von „Enter | Porto Vecchio“ gewählt. Die junge Social Media Managerin Marina Nardon unterstütze uns, mit dem Ziel, das Interesse der Leute für das Projekt zu wecken und sie spielerisch zu informieren.

Facebook

Alle News, Updates, Fotos, Sammlungen von Wünschen und Erzählungen des Prozesses *Digital Storytelling*.

Fans: 482 (Stand 22.02.2016 aktualisiert)

Reichweite: max. 2.038

www.facebook.com/enterportovecchio



Instagram

Sammlung der besten Fotos und Bildern des Projektes

Followers: 107

www.instagram.com/enterportovecchio

Twitter

Offizieller Account für die News von Enter | PortoVecchio

Followers: 102

www.twitter.com/enterpvts

Digital Storytelling auf den Social



Digital Storytelling / 1

Um dieses gesperrte Gebiet zusammen zu „enter“n ...*folgt uns!*

Lokalen Tageszeitung

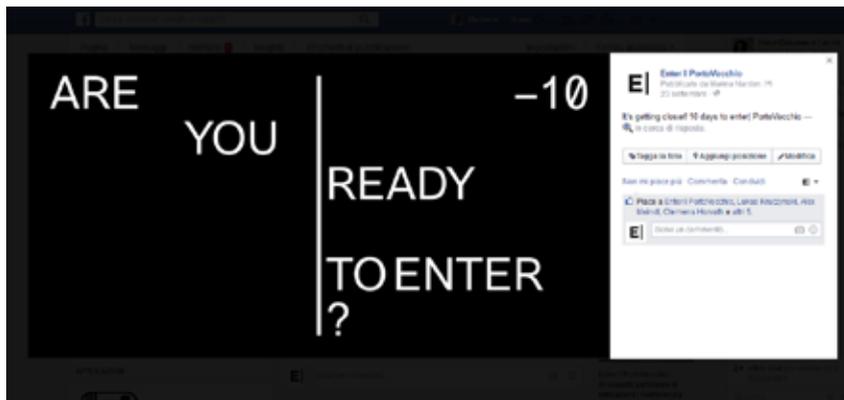
Zur selben Zeit (10.09.2015) wurde über das Projekt in der trister Tageszeitung „Il Piccolo“ geschrieben.

Digital Storytelling / 2

Die Schlösser deuten die Öffnung/das Aufsperrn des Hafens an

360° mit dem Zentrum und Porto Vecchio

Panoramavideo vom Zentrum Triests und dem Porto Vecchio



Digital Storytelling / 3

...auch mit Zitaten, immer mit verschiedenen Hafengebilden

Are you ready to enter? -10

Der Countdown hat begonnen!

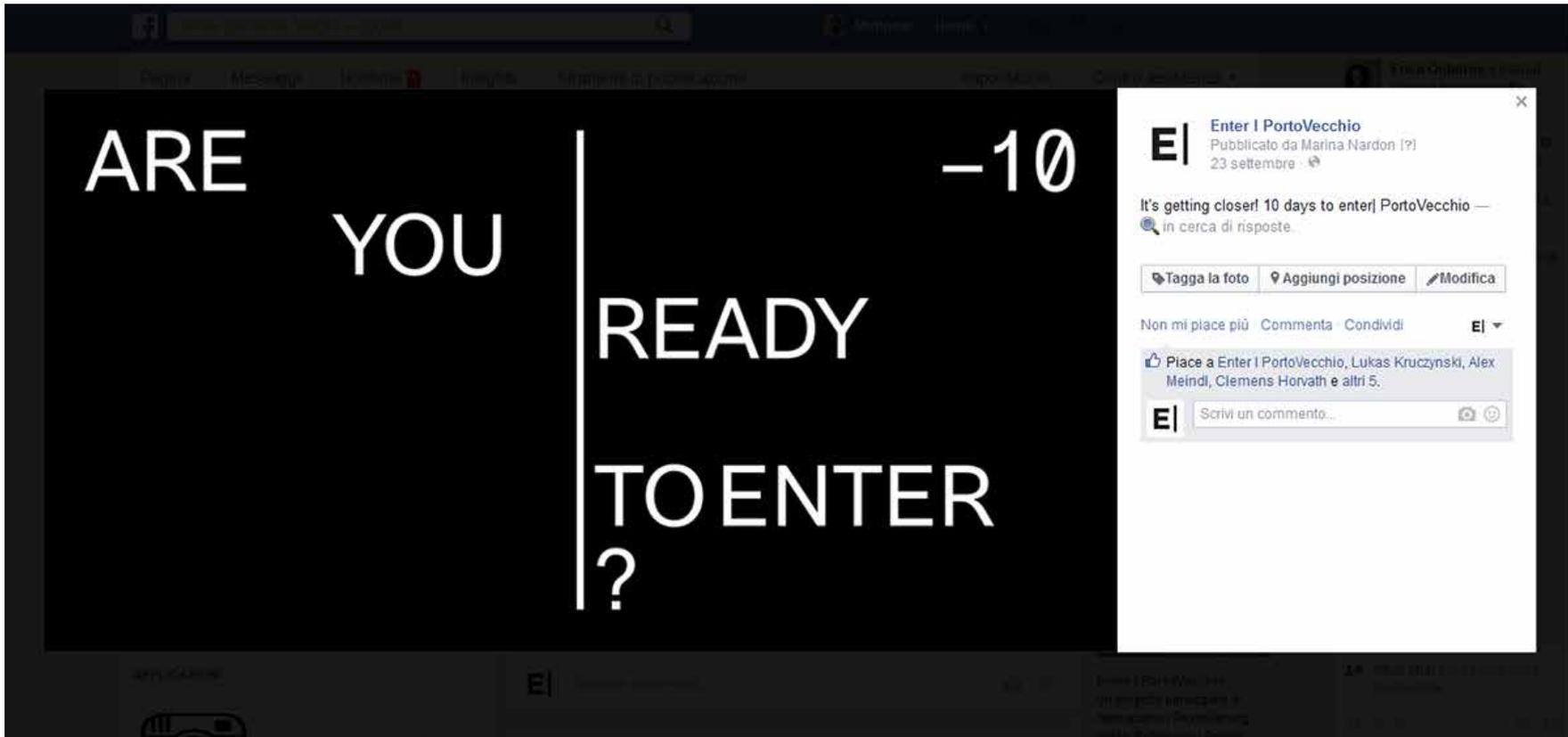
Digital Storytelling / We enter(ed)

Der Porto Vecchio wurde „geöffnet“ und „geentert“!

Update von der Installation

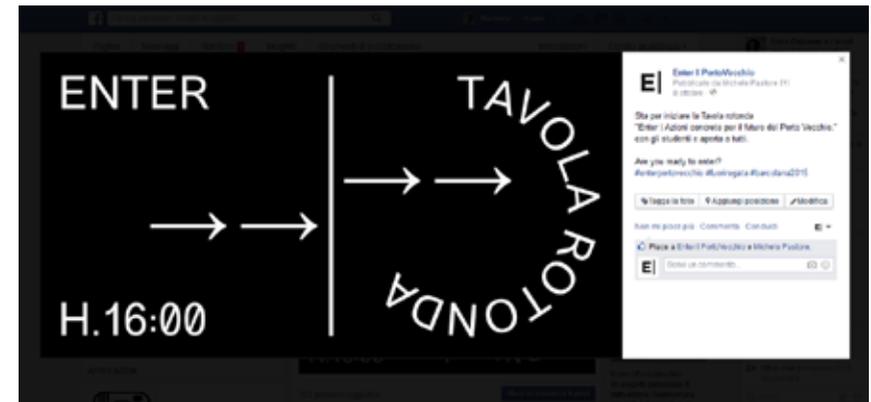
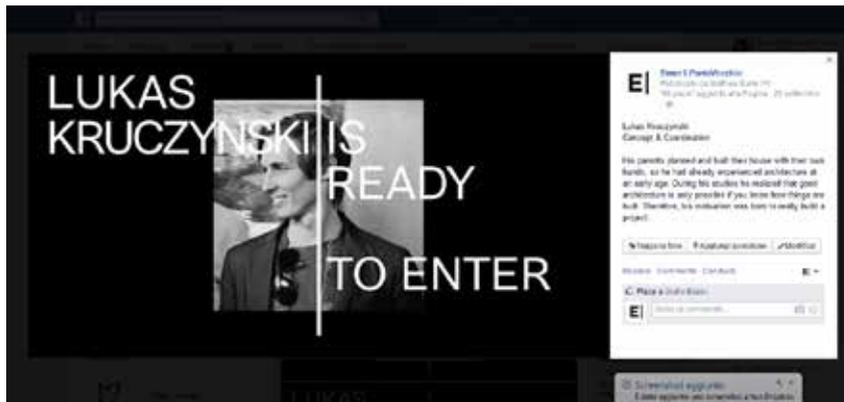
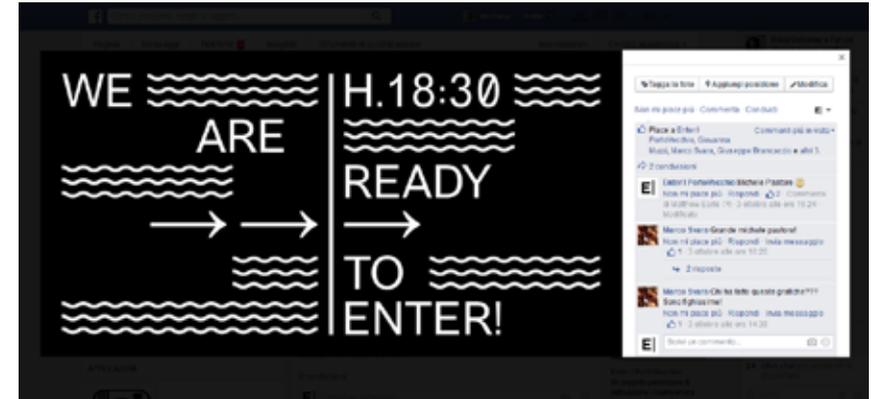
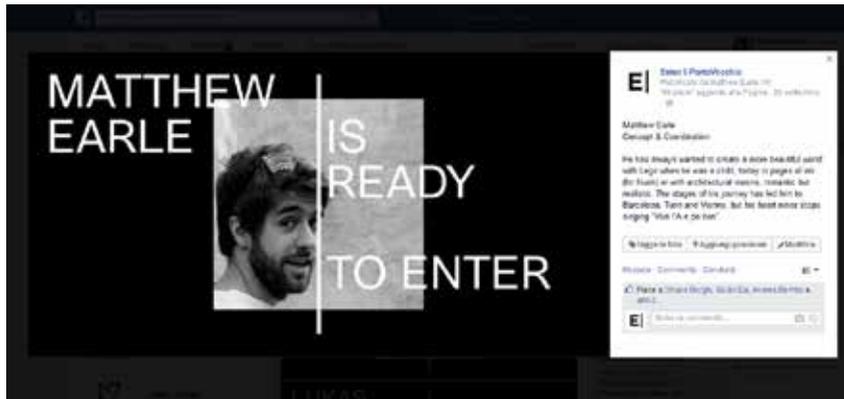
News vom Round Table über die Zukunft des Hafengebiets

“Are you ready to...” Slogan



Enter goes social

Die Grafik wurde auch für die „Social Slogans“ deklariert.



... is ready to enter

Präsentation des ganzen Teams jeweils mit kurzer Beschreibung zur Person

We are ready to enter!

Ankündigung der Eröffnung

Enter | tavola rotonda

Ankündigung des Round Tables

6.2 Organisation und Synergie Akteure

Enter|PortoVecchio

Strategie

erfolgte nach unserem *bottom-up* Konzept (siehe 3.3 *Partizipation*).

Die Organisation des Workshops basiert auf einer engen Synergie mit lokalen Organisationen und Institutionen, durch einen konstanten Dialog bzw. der Präsenz aller beteiligten Parteien. Die Entscheidung, die Installation während der Barcolana zu realisieren, hat diese Zusammenarbeit maximiert. Das Projekt wurde somit auch durch viele verschiedene Kanäle verbreitet: traditionelle Medien (Presse, Radio, Fernsehen), Werbetafeln und Banner in der Stadt, Internet und Social Media.



ImpactHub Trieste

Networking und Coworking space
trieste.impacthub.net

Das Team ImpactHub von Triest hat das Projekt während des Bottom-up Prozesses, mit der Verteilung der Fragebogen unterstützt. Hauptsächlich haben sie aber für die Synergie mit den lokalen Organisationen gesorgt, indem sie den Kontakt zu den VertreterInnen von FuoriRegata und Typos hergestellt haben. Wichtig war auch die „Unterstützung“ im Kommunikationsbereich, vor allem in den sozialen Medien.



FuoriRegata

Kulturelle Events während der Barcolana
www.fuoriregata.it

Dank der Präsenz Enter | Porto Vecchios auf der Mini Maker Faire und dem Networking von Impact Hub wurde eine synergetische Mitarbeit mit FuoriRegata geschaffen. Ihre Unterstützung war wichtig für den Dialog mit Institutionen und weiteren Organisationen für die Barcolana. Weiters wurde das Projekt bei der Organisation der Veranstaltungen, der Suche nach Ausstellern und der Vermittlung des Projekts in der Presse, im Radio, in den sozialen Medien und an 5x3 Meter großen Werbeinstallationen in strategisch wichtigen Punkten der Stadt, von der FuoriRegata unterstützt.



Autorità Portuale di Trieste

Hafenbehörde von Triest

Die Hafenbehörde hat für das Projekt die Patenschaft übernommen und uns somit in vielen Bereichen unterstützt. Nach der Mini Maker Faire begann die Zusammenarbeit für die Organisation der Installation. Gemeinsam wurden einerseits weitere Veranstaltungen bei der Centrale Idrodinamica und andererseits die Fahrtzeiten des neuen Zuges geplant. Um dies mit einer gemeinsamen grafischen Sprache zu kommunizieren, wurde auf die visuelle Identität von Enter | Porto Vecchio gesetzt. So wurden sowohl die Installation, als auch sämtliche Events innerhalb des Hafengebiets auf allen Kanälen kommuniziert.



TYPOS (als ausgewählte Beispiel)

Kulturelle Organisation

www.fb.com/AssociazioneCulturaleTypos

Die Gruppe Typos gilt als gutes Beispiel für die synergetische Arbeit mit den lokalen Organisationen. Da sie Grafik, Kunst und Architektur thematisiert und sich gegen den Triester Spruch „no se pol“ stellt, wurde sie uns von Impact Hub empfohlen. Typos hat als Katalysator für den Kontakt mit Baufirmen gewirkt und das Projekt im Kommunikationsbereich (z.B. in den sozialen Medien) unterstützt.



Hosting

Immaginario Scientifico, makeAdemia

www.immaginarioscientifico.it

www.makeademia.com

„Neue Technologien“ war nach Auswertung der Fragebögen das gewählte Thema für die Nutzung der Installation. Die Aussteller waren das Immaginario Scientifico, eine Einrichtung die sich mit der Verbreitung von Wissenschaft und Technologie (Vermittlung zwischen Forschungsinstitutionen und Bevölkerung) beschäftigt und makeAdemia, eine junge Gruppe von Makers, die mit 3D gedruckten Objekten arbeitet und auch im Kunstbereich vertreten ist (*siehe 2.1 Triest, Soziokultureller Kontext, S.41, „Eine neue Pfeife für Saba“*).

Prozess und Präsenz



Teilnahme an der TMMF 2015

Erster Schlüsselmoment für die Verbreitung des *Bottom-up* Prozesses und den Beginn der Synergien.



Pressekonferenz der Hafenbehörde für die Barcolana

Offizielle Präsentation von Enter | Porto Vecchio vor der Presse im Sitz der Hafenbehörde am 29.09.2015



Eröffnung der Installation

Vernissage von Enter | Porto Vecchio, mit dem Bürgermeister Triests, Vertretern der Hafenbehörde und der FuoriRegata, sowie den ersten Besuchern.



Präsenz während der Installation

Ständige Anwesenheit im Zeitraum der Bespielung der Intervention und Organisation von partizipativen Momenten.

Hafenbehörde

Beginn des Dialoges

Die Zusammenarbeit mit der Hafenbehörde von Triest hat nach der Teilnahme an der Trieste Mini Maker Faire 2015, wo das Projekt dem Publikum (mehr als 6.000 Besucher) präsentiert wurde, begonnen. Ab diesem Punkt wurde gemeinsam die Organisation der Aktivitäten und Veranstaltungen im Oktober durchgeführt.

„Patrocinio“

Enter | Porto Vecchio hat die höchstmögliche offizielle Unterstützung, das Patronat/die Patenschaft („*Patrocinio*“) bekommen. Das bedeutet u.a. bessere Bedingungen für die Realisierung der Installation. Zum Beispiel wurden dadurch die Kosten von Grundokkupation und Strom von der Hafenbehörde übernommen. Weiters wurde das Magazzino 27 als Werkstatt und Lager bzw. einige weitere Räume der Centrale Idrodinamica zur Verfügung gestellt, um die Veranstaltungen auch bei Schlechtwetter zu ermöglichen.

Organisation für die Barcolana

Zusammen mit der Hafenbehörde und der FuoriRegata wurden die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine Realisierung organisiert. Die Entstehung weiterer kultureller Initiativen der Behörde und deren Entscheidung, einen speziellen Zug nur für die Barcolana vom Zentrum bis zur Centrale Idrodinamica zu reaktivieren, haben zu einem Rekordbesuch des Hafengebietes beigetragen. Die Schienen auf dem inneren Boulevard des Porto Vecchio

(siehe 2.2 *Porto Vecchio, Städtebau*) wurden reaktiviert, um eine „Littorina“ aus dem Jahre 1957 durchfahren zu lassen. Vom 3. bis zum 11. Oktober hat dieses spezielle Verkehrsmittel fast 20.600 Personen von der Molo IV (Einfahrt vom Porto Vecchio im Zentrum) bis zur Centrale Idrodinamica gebracht (siehe 8. *Presse Rezensionen*).

Folgenden Aktivitäten fanden hier statt:

„Borea e i suoi mondi“

Ausstellung über die Bora-Winde Triests⁰¹

„Rebirth / il terzo Paradiso“

Künstlerisches Projekt von Michelangelo Pistoletto⁰²

Dazu gab es Führungen in der Centrale Idrodinamica von freiwilligen Mitgliedern der FAI (Fondo per l'Ambiente Italiano, gemeinnütz. Stiftung für Denkmalpflege und Naturschutz).

Synergetische Kommunikation

Um auch die weiteren Interventionen im Hafen zu kommunizieren, wurde das System der visuellen Identität Enter | Porto Vecchios von der Hafenbehörde gewählt. Somit stand „Enter |“ in allen offiziellen Unterlagen der Hafenbehörde.

01. www.porto.trieste.it/barcolana-2015

02 www.pistoletto.it/it/crono26.htm

Enter

Invito sabato 3 ottobre 2015

**Autorità Portuale di Trieste
per Barcolana 2015**

ore 17.30 **inaugurazione treno speciale**
(Molo IV–Magazzino 26)
Partenza dal Molo IV, dietro
al teatro Miela

ore 18.00 **inaugurazione eventi
alla Centrale Idrodinamica**

Borea e i suoi mondi
mostra sul passato e presente
del vento di Trieste

Rebirth/il terzo Paradiso
progetto di
Michelangelo Pistoletto

Enter|PortoVecchio
progetto di riattivazione
del Porto Vecchio, TU Wien



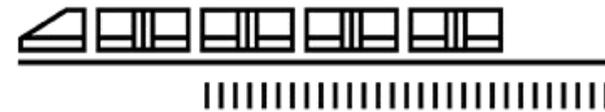
Hafenbehörde



AUTORITÀ PORTUALE DI TRIESTE



Enter | Autorità Portuale di Trieste
per Barcolana 2015
scopri gli eventi in Porto Vecchio

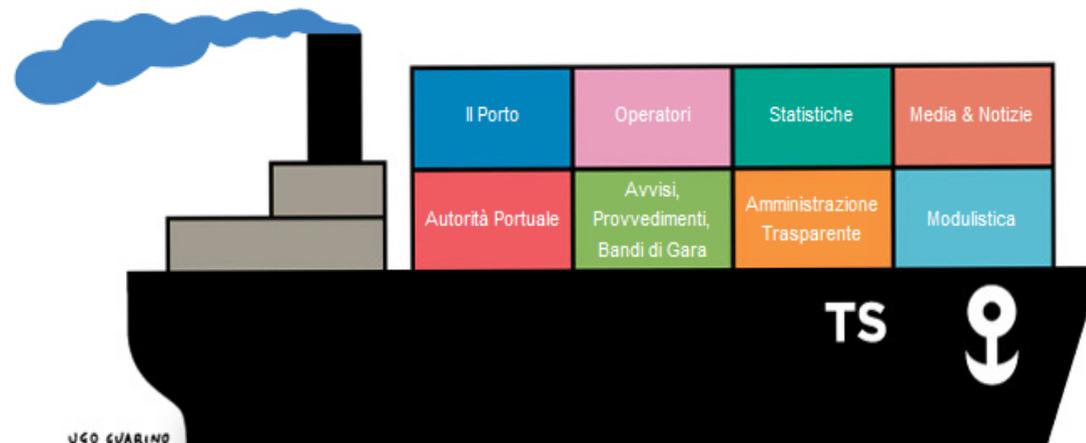


NEWS

27.08.15

RAGGIUNTA INTESA SUL LAVORO
PORTUALE NELLO SCALO DI
TRIESTE – REVOCATI GLI SCIOPERI.

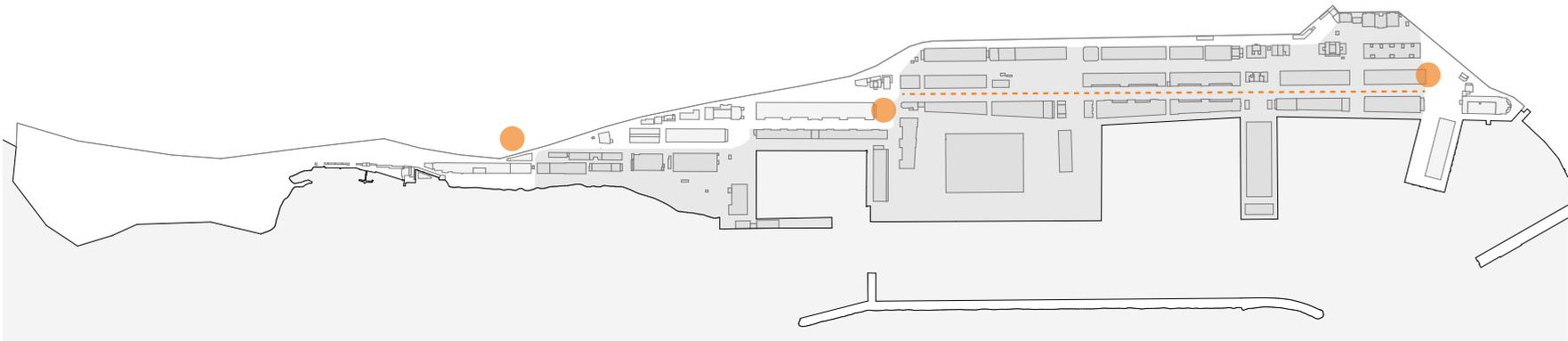
[. leggi tutto](#)



Website der Hafenbehörde für Barcolana

Auf der Homepage der Hafenbehörde wurden mit der Grafik von Enter | Porto Vecchio nicht nur das Projekt, sondern alle weiteren Veranstaltungen des Hafengebiets beworben

Hafenbehörde



Enter | Autorità Portuale di Trieste per Barcolana 2015

← **Eventi alla Centrale Idrodinamica**

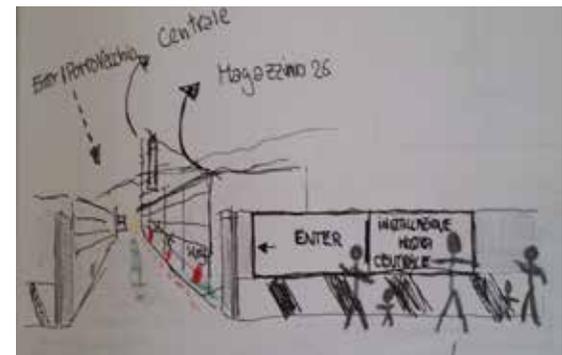
Borea e i suoi mondi
mostra sul passato e presente
del vento di Trieste
03-19.10.2015

Il terzo Paradiso
installazione di
Michelangelo Pistoletto
03-11.10.2015

Enter|PortoVecchio
progetto di riattivazione
del Porto Vecchio, TU Wien
03-11.10.2015

Treno speciale Porto Vecchio
Magazzino 26 - Molo IV (centro)
03-11.10.2015

www.porto.trieste.it
www.barcolana.it
www.fuoriregata.it



Infobanner

Bei der Nordeinfahrt des Porto Vecchio an beiden Stationen des Zuges wurde ein 7 Meter langes Infobanner montiert, welches in Synergie mit FuoriRegata gestaltet wurden.

Hafenbehörde



Autorità Portuale di Trieste per Barcolana 2015 In Porto Vecchio un treno, una mostra sulla bora, un'iniziativa ispirata a Pistoletto e un progetto di architettura partecipata

Avvicinare sempre di più i cittadini al Porto Vecchio grazie a iniziative che agevolano la fruizione dei suoi spazi. Questo è il leit motiv che unisce le iniziative dell'Autorità Portuale per la Barcolana 2015.

- **Un treno speciale:** per collegare il Porto Vecchio di Trieste al centro della città
- **"BOREA E I SUOI MONDI - Passato e presente del vento di Trieste":** una rassegna di carte, strumenti e curiosità sul tema della bora, il vento attorno cui da sempre ruota la storia, la tradizione e la vita stessa della città della Barcolana
- **Rebirth/Il Terzo Paradiso:** un'installazione del Terzo Paradiso realizzata dagli studenti delle scuole di Trieste ispirati dal Maestro Michelangelo Pistoletto
- **Enter | PortoVecchio:** un progetto architettonico di riattivazione sostenibile e partecipata del Porto Vecchio, realizzabile attraverso un approccio essenziale e step by step.

IL TRENO SPECIALE Molo IV (dietro al Teatro Miela) - Magazzino 26

Il treno, realizzato da FUC - *Ferraris Utile Città* in collaborazione con *Adriatic*, permette di fruire più comodamente delle iniziative ospitate nei pressi e all'interno della Centrale Idrodinamica, realizzate dall'Autorità Portuale di Trieste in collaborazione con vari soggetti, tra cui *Barcolana* e *Fiori Regata*.

Orari:

sabato 3 ottobre
ore 17.30 partenza del primo convoglio dal Molo IV in direzione Magazzino 26.
Corse A/R continue. Ultima corsa dal Magazzino 26 al Molo IV in partenza alle 19.30.

domenica 4 ottobre
dalle ore 10.00 alle 19.30 con corse A/R ogni mezz'ora.
Prima corsa in partenza da Molo IV a Magazzino 26. Ultima corsa da Magazzino 26 al Molo IV.

da lunedì 5 a giovedì 8 ottobre
Corse dal Molo IV a Magazzino 26 alle ore 14.30, 15.30 e 16.30
Corse dal Magazzino 26 al Molo IV alle ore 15.15, 16.15 e 17.15.

venerdì 9 ottobre e sabato 10 ottobre
Dalle ore 9.00 alle 24.00 con corse ogni 15 minuti.
Prima corsa in partenza dal Molo IV. Ultima corsa in partenza dal Magazzino 26.

domenica 11 ottobre
dalle 7.00 alle 19.00 con corse ogni 15 minuti.
Prima corsa in partenza dal Molo IV. Ultima corsa in partenza dal Magazzino 26.

BOREA E I SUOI MONDI - PASSATO E PRESENTE DEL VENTO DI TRIESTE Centrale Idrodinamica del Porto Vecchio

Esposizione incentrata sul tema della bora, il vento attorno cui da sempre ruota la storia, la tradizione e la vita stessa della città della Barcolana.

In rassegna carte, strumenti e curiosità legate al fenomeno meteorologico più importante, più caratteristico e più conosciuto di Trieste. Un fenomeno tra i più rilevanti di tutto il Mediterraneo, in grado perfino di condizionarne la circolazione delle acque.

Attraverso pezzi antichi, moderni e contemporanei viene approfondita la storia dell'uomo nel suo rapporto con il mare e la navigazione.

La mostra, nata da un'idea di *Renata Kaso*, è prodotta da *MADEN-ART*, in collaborazione con l'Autorità Portuale di Trieste, ed è curata da *Renata Kaso* e *Giorgio Caprio*. Il progetto ha il coordinamento organizzativo di *Martina Gatti Ranchera* e il supporto didattico di *OGS - Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale*. La mostra è inserita nel programma "Barcolana *divi Idei*" e resta aperta grazie alla collaborazione con *Italia Nostra* e il *Gruppo FAI Circoli del Pinel Verciga Giulia*.

Orari:

da domenica 4 a giovedì 8 ottobre: dalle 10.00 alle 17.00
da venerdì 9 a sabato 10 ottobre: dalle 10.00 alle 24.00 (nuovo orario prolungato)
domenica 11 ottobre: dalle 10.00 alle 19.00
da giovedì 15 a domenica 18 ottobre: dalle 10.00 alle 17.00

REBIRTH/IL TERZO PARADISO Sala Conferenze della Centrale Idrodinamica del Porto Vecchio

Installazione inedita del *Terzo Paradiso*, realizzata dai ragazzi delle scuole primarie e secondarie di Trieste, guidati da *Gruppo Immagine*, nell'ambito del concorso internazionale *RAFTING TO THE THIRD PARADISE - ZATTERE PER IL TERZO PARADISO* promosso da *Sea Fresh* e *spazio5 architettura*, in collaborazione con *Cittàdelmare - Fondazione Pistoletto*, il contributo della *Rapina Antonina Finel Verciga Giulia*, il sostegno del *Comune di Trieste* e il patrocinio dell'Autorità Portuale di Trieste.

L'iniziativa è ispirata dal lavoro di *Michelangelo Pistoletto*, artista italiano vivente tra i più rappresentativi a livello internazionale, che nella sua carriera ha indagato più volte il rapporto tra la natura e l'edificio umano. Tale relazione, in particolare, è il fulcro di uno dei progetti più noti, il *Terzo Paradiso*, teorizzato dal Maestro in un volume nel 2003, e il cui senso è racchiuso in un simbolo il Nuovo Segno di Infrilino, che ha origine dal segno matematico di infinito tra i due cerchi opposti, assenti a significato di natura e artificiale, Pistoletto inserisce un ulteriore cerchio centrale che rappresenta il presbite generativo del Terzo Paradiso, ideale superamento del conflitto distruttivo in cui natura e artificiale si trovano nell'attuale società.

Orari:

da domenica 4 a giovedì 8 ottobre: dalle 10.00 alle 17.00
da venerdì 9 a sabato 10 ottobre: dalle 10.00 alle 24.00 (nuovo orario prolungato)
domenica 11 ottobre: dalle 10.00 alle 19.00

Orari dei laboratori:

Ulteriori laboratori per i ragazzi, ispirati al *Terzo Paradiso*, organizzati dall'associazione *Gruppo Immagine*, in collaborazione con *Sea Fresh* e *spazio5 architettura*, previsti per:
domenica 4 ottobre: dalle 15.00 alle 16.00
sabato 10 ottobre: dalle 15.00 alle 16.00
domenica 11 ottobre: dalle 15.00 alle 16.00

"ENTER | PORTOVECCHIO"

Porto Vecchio, spazi antistanti al Magazzino 27

Progetto di riattivazione partecipata per il Porto Vecchio di Trieste, ideato e promosso dall'Università *Tecnica di Vienna* e da un team di professionisti, coordinati da *Matthew Elsie* e *Lada Kravtsovsk* e realizzato in collaborazione con l'Autorità Portuale di Trieste e *FioriRegata*, il collettore e contenitore di eventi che vanno in scena a Trieste durante la settimana di Barcolana.

A partire dalle domande "Qual è il futuro del Porto Vecchio?", "Cosa ne pensano i cittadini di Trieste?" e "Come si può ridare vita alla zona, affidandosi a una strategia di sviluppo condivisa e sostenibile?", il concept "*Enter | Porto Vecchio*" prevede di riattivare concretamente una piccola area del Porto Vecchio, quella antistante la Centrale Idrodinamica, attraverso un'installazione architettonica definita tramite un processo di tipo partecipativo. Le parole chiave che guidano il progetto sono riattivazione, partecipazione e realizzabilità. "Enter" vuol dire infatti sia "entrare" nel Porto (per riattivare, realizzando qualcosa di concreto), sia "esserci" cioè esprimere la propria opinione su supporti, o participation tools, ideati e implementati dal team progettuale.

L'allestimento è caratterizzato da altri materiali di riuso, come pallet, impalcature, vele nolicare e pannelli in legno. Un luogo d'incontro, dedicato a un tema scelto attraverso la partecipazione: "le nuove tecnologie". Per approfondirlo sono state organizzate due esibizioni in altrettanti container marittimi, curate dall'*Immaginario Scientifico* e da *maka-Idemia*.

Orari:

Fino a domenica 11 ottobre: dalle 10.00 alle 21.00

Incontri di illustrazione del progetto:

martedì 6, mercoledì 7, e venerdì 9 e sabato 10 ottobre ore 11.00 e ore 16.00
giovedì 8 ottobre ore 11.00
Incontri in lingua italiana e a richiesta in tedesco e inglese.

Tavola rotonda Enter | Porto Vecchio:

giovedì 8 ottobre ore 16.00

Presentazione del Progetto *maka-Idemia*

venerdì 9 ottobre, alle ore 18.00

Laboratori scientifici:

sabato 10 ottobre, alle ore 10.00 Laboratorio del progetto *maka-Idemia*

sabato 10 ottobre, alle ore 16.00 Laboratorio per bambini *KidLab*, organizzato da *Immaginario Scientifico* (all'interno della Centrale Idrodinamica, Sala Conferenze)

Enter Finissage

domenica 11 ottobre dalle ore 16.00

In caso di maltempo tutti gli incontri si terranno all'interno.

Presseaussendung 29.09.2015

Offizielle Kundmachung der Veranstaltungen innerhalb des Porto Vecchio: Im Titel und in der Einleitung wurde das Projekt folgendermaßen beschrieben, „ein Projekt von partizipativer Architektur“ bzw. „ein architektonisches Projekt für die nachhaltige und partizipative Reaktivierung des Porto Vecchio, realisierbar durch einen essentiellen *Bottom-Up* Ansatz“. Auf der nächsten Seite wurde es nochmals im Detail erklärt, mit der Vorstellung des Konzeptes, der Strategie, den Akteuren (Università Tecnica di Vienna heißt TU Wien) und dem Programm.

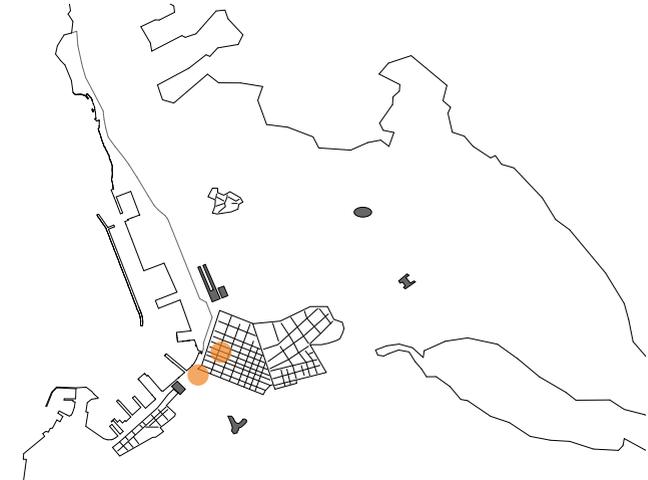
FuoriRegata



Die Mitarbeit

Seit zwei Jahren begleitet FuoriRegata das Programm der Barcolana innerhalb der Stadt mit kulturellen Veranstaltungen.

Die Synergie mit FuoriRegata hat, dank gemeinsamer Organisation und Verbreitung von Veranstaltungen, eine große Beteiligung von Bürgern und Einrichtungen ermöglicht.



Veranstaltungen

Unsere Präsenz bei der Installation wurde von den VertreterInnen der FuoriRegata bereichert.

Werbeaufsteller

Auf den größeren Plätzen im Zentrum der Stadt (Piazza della Borsa, Piazza Sant'Antonio) wurde Enter | Porto Vecchio präsentiert.

7.

Enter | Workshop

7.1 Organisation Aktionsbereiche



Institutionen

Konstanter Dialog mit Organisationen, Behörden, etc. und Präsenz vor Ort in der Phase vor der Bespielung der Intervention, um diese und das ganze Projekt am besten vorzubereiten



Firmen

Organisation lokaler Firmen, in Synergie mit Typos und weiteren Gruppen



Workshop-Planung

Vordefiniertes Programm mit Veranstaltungen und *get-together*, um das Projekt zu präsentieren, Momente des Dialoges zu schaffen und die Bevölkerung miteinzubeziehen



Bespielung der Intervention

Neben dem Veranstaltungsprogramm wurde die permanente Anwesenheit des gesamten Design.Build Teams (inkl. aller Studenten) bei der Installation gewährleistet, um immer Ansprechpersonen für die Besucher zur Verfügung zu stellen

Institutionen

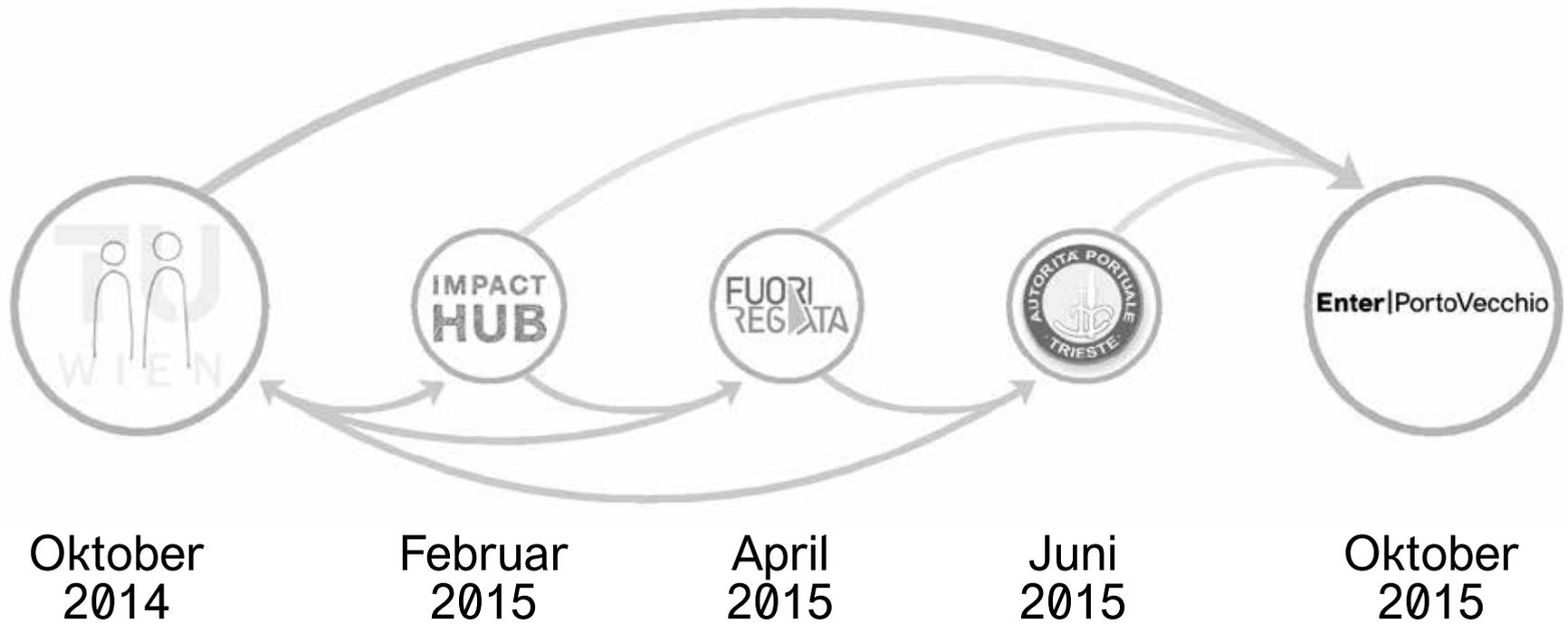
Um einen Entwurf tatsächlich baulich umsetzen zu können, bedarf es der Bewältigung einiger Hürden. Viele Meetings, Ansuchen um Genehmigungen und die gute alte Bürokratie prägten die letzten Monate vor der Bauphase. Gut Ding braucht eben bekanntlich Weile und in diesem Fall auch organisatorische Fähigkeiten, Zielstrebigkeit und Geduld. Immerhin wurde auch Rom nicht an einem Tag erbaut.

Nachdem die Idee dieses Projektes im Oktober 2014 geboren wurde und nach intensiven Analysen ein Entwurf entstand, folgte der nächste Schritt in Richtung Organisation der Realisierungsphase. Begonnen hat alles im Februar 2015 mit den ersten Gesprächen mit Marco Barbariol von ImpactHUB Trieste. Er stellte den Kontakt mit dem Organisationskomitee der FuoriRegata – einer kulturelle Nebenveranstaltung der Barcolana, die wiederum die größte Segelregatta Triests ist – her. Es gelang, deren Interesse zu wecken und eine Kollaboration mit ihnen

einzu gehen. Das Projekt Enter | Porto Vecchio wurde also ins Programm der FuoriRegata aufgenommen, wodurch der direkte Kontakt zur Hafenbehörde entstand. Somit konnten die Behördenwege vereinfacht und beschleunigt werden.

Durch mehrere Treffen mit den Verantwortlichen der Hafenbehörde und der FuoriRegata konnten einige Kontakte zu Sponsoren und Interessenten aufgebaut werden, wodurch die finanzielle Belastung etwas reduziert wurde.

Das Faktum, Teil der FuoriRegatta zu sein, hatte einen weiteren großen Vorteil. Und zwar nahm dadurch die mediale Präsenz zu und man war schon im Vorfeld in Radio, Tageszeitung und sozialen Medien vertreten, wodurch die Intervention auch über die Hafengrenzen hinaus bekannt gemacht wurde.



Workshop-Planung

Design.Build

Eine 1:1 Realisierung eines studentischen Projektes bedeutet immer eine große Herausforderung.

Neben den erforderlichen Bewilligungen und den Sicherheitsvorkehrungen scheint es auch als unlösbare Aufgabe, wenn die entsprechenden Arbeitskräfte fehlen. Aus diesem Grund wurde im Zuge dieser Arbeit mit Prof. Peter Fattinger ein Design. Build Workshop ins Leben gerufen, in dem Studenten der TU Wien die Realisierungsphase der Installation tatkräftig unterstützen sollen.

Workshopleiter

Aufgrund der Tatsache, dass Peter Fattinger zum geplanten Zeitpunkt der Installation wegen weiterer Projekte verhindert war, konnte mit Arch. Wojciech Kruczynski – welcher über enormes praktisches Wissen verfügt – ein kompetenter Ersatz als Workshopleiter gefunden werden.

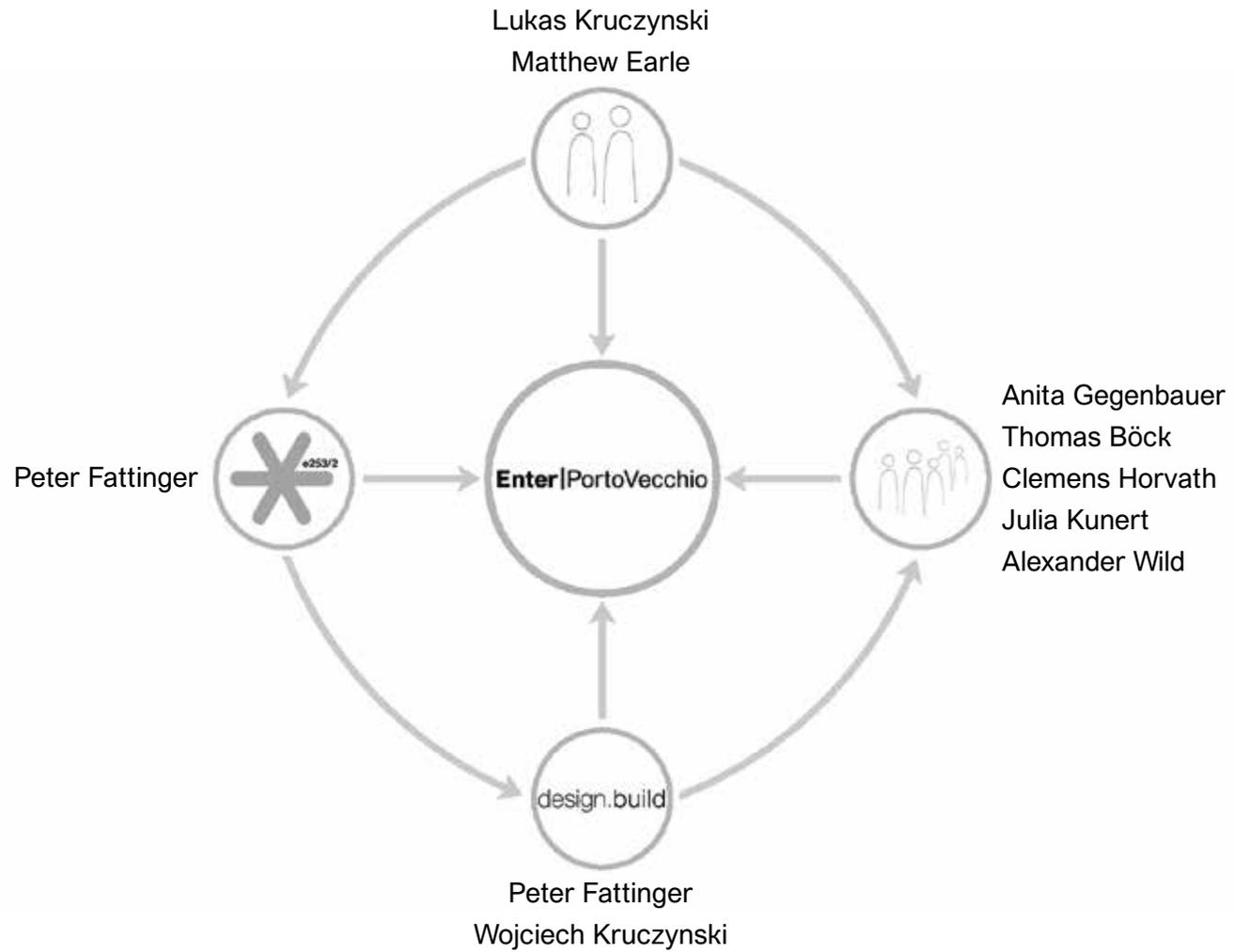
Teilnehmer

Der Design.Build Workshop setzte sich aus fünf Teilnehmern zusammen.

Anita Gegenbauer, Thomas Böck, Clemens Horvath, Julia Kunert und Alexander Wild sind aufgrund ihrer Vorkenntnisse in Bezug auf Realisierungsprojekte ausgewählt worden.

Aushilfskräfte

Weiters bekam man in der Bau- bzw. Abbauphase durch Carina Sacher und Jutta Prenner zusätzliche Unterstützung aus Wien.



Workshop-Planung

Allgemein

Für den gesamten Workshop wurde ein grober Zeitplan ausgearbeitet, um den Überblick nicht zu verlieren. Die einzelnen Punkte, wie Anreise, Unterkunft, Material- und Werkzeuglisten wurden auch schon vorab organisiert.

Anreise

Aus logistischen Gründen (Materialien) war von Anfang an klar, dass es unausweichlich ist, die Reise nach Triest mit zwei oder drei Fahrzeugen anzutreten. Somit konnte man einerseits alle Materialien transportieren, andererseits gelang es, allen Studenten eine Mitfahrgelegenheit anzubieten, welche auch wahrgenommen wurde.

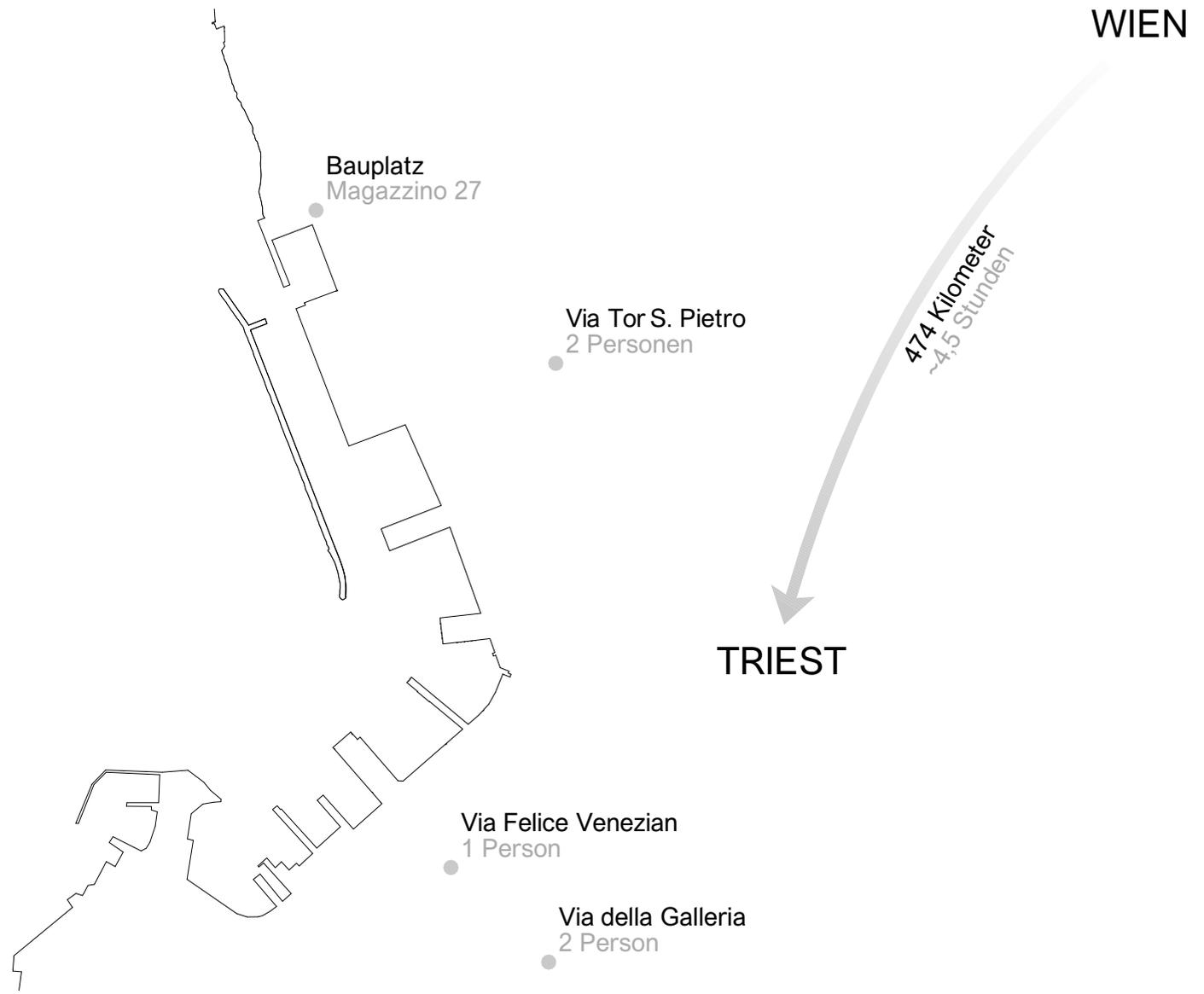
Treffpunkt war am 30.09.2015 passenderweise in Wien auf der Triester Straße, von wo man sich mit etwas Verspätung um 15:00 Uhr auf den Weg in den Süden machte. Nach 474 Kilometern und knapp fünf Stunden Fahrzeit erreichte man das Ziel.

Unterkunft

Um die Studenten finanziell zu unterstützen, gelang es, den Großteil bei Freunden im Zentrum Triests unterzubringen. Lediglich ein Zimmer musste für einen Zeitraum von 8 Tagen gebucht werden.

Die Zimmerbelegung wurde während der Anreise bzw. beim gemeinsamen Abendessen nach der Ankunft definiert.

Zwei Studenten (Anita und Thomas) wohnten bei Freunden in der Via della Galleria, welche bloß einen Steinwurf von der Via Felice Venezian entfernt ist, wo Julia unterkam. Von dort ist der Bauplatz mit dem Auto ungefähr 10-15 Minuten entfernt. Die weiteren beiden Studenten (Alexander und Clemens) wohnten genauso wie die Köpfe des Projekts (Lukas und Matthew) in der Via Tor San Pietro. Von dort war man in knapp 5 Minuten beim Magazzino 27, wo die erste Installation von Enter | Porto Vecchio realisiert wurde.



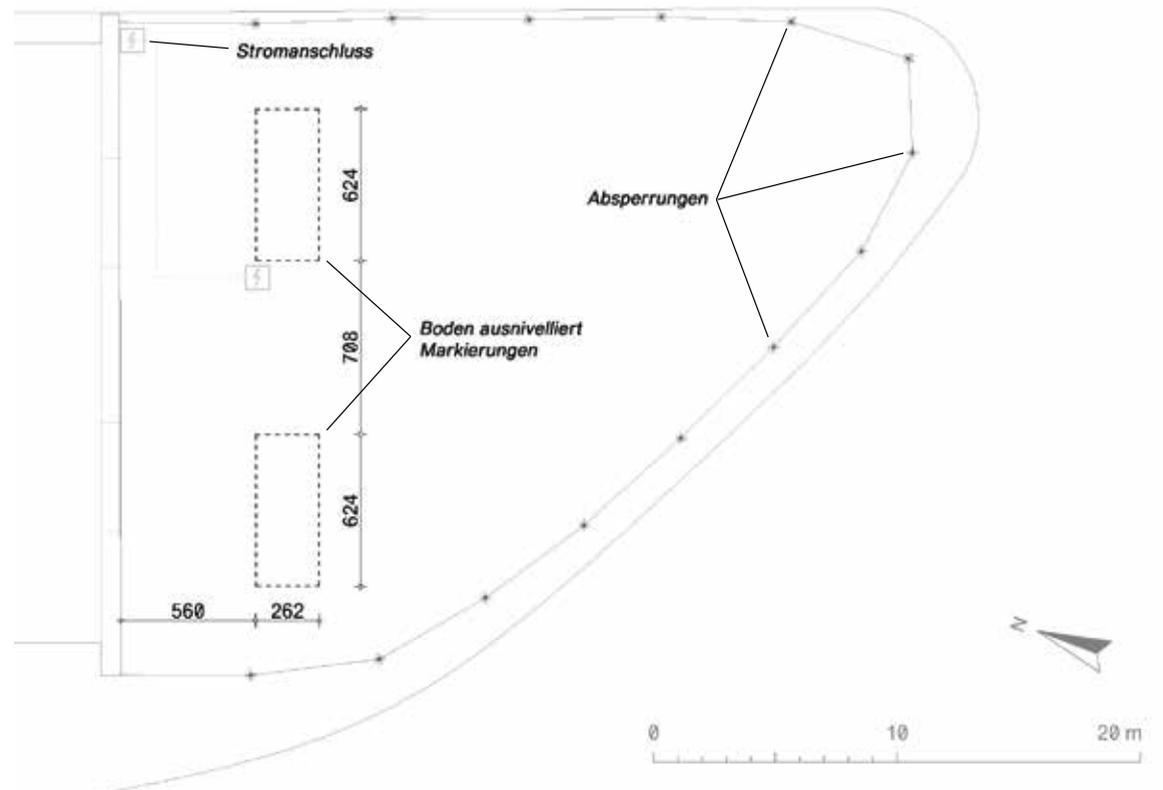
Workshop-Planung

Materialliste

		Baustelleneinricht.	Containeranlief.	Baustellengerüst	Überdachungen	Platteau	Palettenlandsch.	Palettenmöbel	Palettenboote	Aufhängetafeln	Planen, Banner	Studentenentwurf	Allgemein	
Pylonen (Leitkegel)	H= 50 cm	15												15 Stk.
Rundholz	D= 3 cm, L= 2 m	5	10						2					17 m
6-eckige Paletten		20												20 Stk.
Absperrband (rot)		2												2 Stk.
Gaffa Tape		1											1	2 Stk.
Reflektoren-Klebeband	weiß	1												1 Stk.
Beidseitiges Klebeband		1											1	2 Stk.
Wasserschlauch		30												30 m
Ventile - Wasserhahn		2												2 Stk.
Kombistecker (Wasser)		1												1 Stk.
Kabeltrommel	L= 20-50 m	2												2 Stk.
Verteilerkabel		5												5 Stk.
Kombistecker (Strom)		1												1 Stk.
Straßenmarkierung (rot)	B= 50 mm, L= 33 m		5											5 Stk.
Kreiden			4							20				24 Stk.
Container	6,06 x 2,46 x 2,59 m		2											2 Stk.
Gerüstbau	(siehe Gerüstpläne)			1										1 Stk.
Fahnen-Textilie (weiß)	90x150 cm			10										10 Stk.
Banner-Textilie (weiß)	100x250 cm										4			4 Stk.
Alte Segel	14,3x4,5 m					1								1 Stk.
Alte Segel	7,5x2,8 m					2								2 Stk.
Alte Segel	1,5x0,7 m								8					8 Stk.
Ösen									40	60				100 Stk.
Seile					22				32					54 m
Kugellagerblock	(Schiffsbau)				3									3 Stk.
Klampe (Schiffsbau)					3									3 Stk.
Paletten						20	51	36	8			15	10	140 Stk.
OSB-Platten	205x62,5 cm					12						2		14 Stk.
Holzbalken	10x10 cm, L= 2 m					2						2	2	6 m
Pflanzenkasten							2	4						6 Stk.

		Baustelleneinricht.	Containeranlief.	Baustellengerüst	Überdachungen	Platteau	Palettenlandsch.	Palettenmöbel	Palettenboote	Aufhängetafeln	Planen, Banner	Studentenentwurf	Allgemein	
Polster	30x30 cm						10	4	16					30 Stk.
Decken							7	3						10 Stk.
Rollen fix	D= ca. 10-15 cm								16			2		18 Stk.
Rollen beweglich	D= ca. 10-15 cm								16					16 Stk.
Rollen bewegl. + Bremse	D= ca. 10-15 cm											4		4 Stk.
Stahl-L-Profile	40x40 mm, L= 20 cm								16					16 Stk.
Holzlaten	30x300 mm, L= 2 m								4					4 Stk.
Rudergelenk									8					8 Stk.
Gegenspangurte	(elastisch)								16			2		18 Stk.
Stahl-U-Profile (Mast)	D= 3 cm								16					16 Stk.
Rundholz	D= 4 cm, L= 2 m								8					8 Stk.
Rundholz	D= 2 cm, L= 2 m								3					3 Stk.
Gewindestange	D= 4 mm, L= 2,0 m								3					3 Stk.
Tennisball									8					8 Stk.
Spannplatte V100	77x205 mm									5		2		7 Stk.
Kabelbinder										16	16		30	62 Stk.
Dispersionsfarbe	(schwarz)									5				5 L
Dispersionsfarbe	(weiß)									2				2 L
Hunststoffschlauch	D= 5 mm									2				2 m
Selbstbohrschrauben	3,5x25 mm											100		100 Stk.
Schrauben (torx)	4x80 mm					30	50	20	128			50		278 Stk.
Schrauben (torx)	4x40 mm								80			150		230 Stk.
Beilagscheiben	D= 3 mm								64			20		84 Stk.
Gewindeschrauben	3x40 mm								64			20		84 Stk.
Muttern	D= 3 mm								64			20		84 Stk.
Ledbänder													4	4 Stk.
Ledstrahler													6	6 Stk.
Stahlstangen + Gewinde	L= 200 + 50 cm												14	14 Stk.
Spanngurte													12	12 Stk.

7.2 Ablauf Baustellenablauf

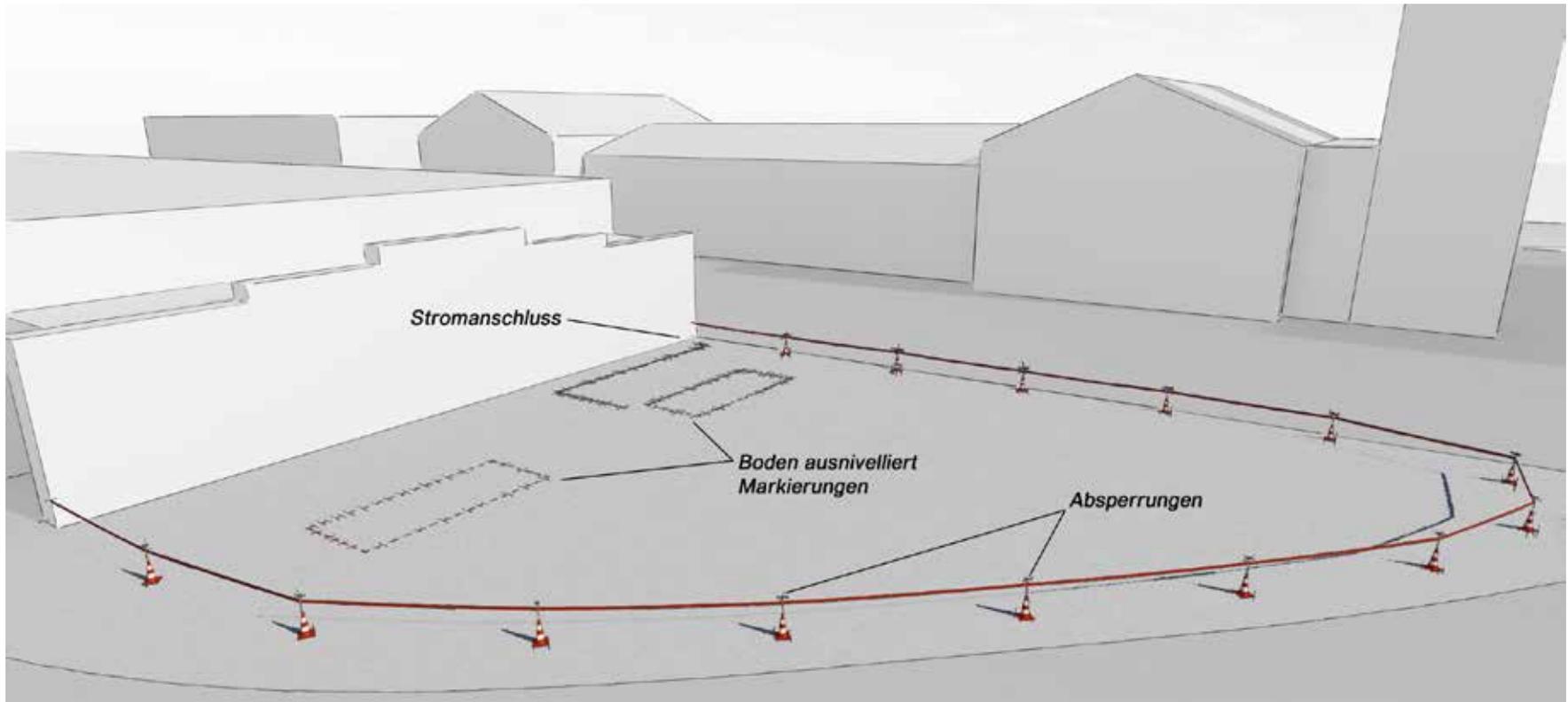


Baustellenablauf Schritt 1 (Tag 1)

Zu Beginn ging es darum, den Bauplatz mit Absperrungen aus Leitkegeln, Rundhölzern und Absperrbändern bzw. reflektierenden Klebestreifen abzusichern.

Gleichzeitig musste das Areal gesäubert und anschließend ausnivelliert werden.

Für die ordentliche Positionierung der Container wurde die richtige Lage ausgemessen und mit Bodenmarkierungen gekennzeichnet. Weiters wurde von einem Elektriker mittels eines Bauprovisoriums der Stromanschluss installiert.



Arbeitsschritte

- Grundreinigung des Bauplatzes
- Anfertigung der Absperrlemente
- Ausmessen, ausnivellieren, markieren
- Installation des Stromanschlusses

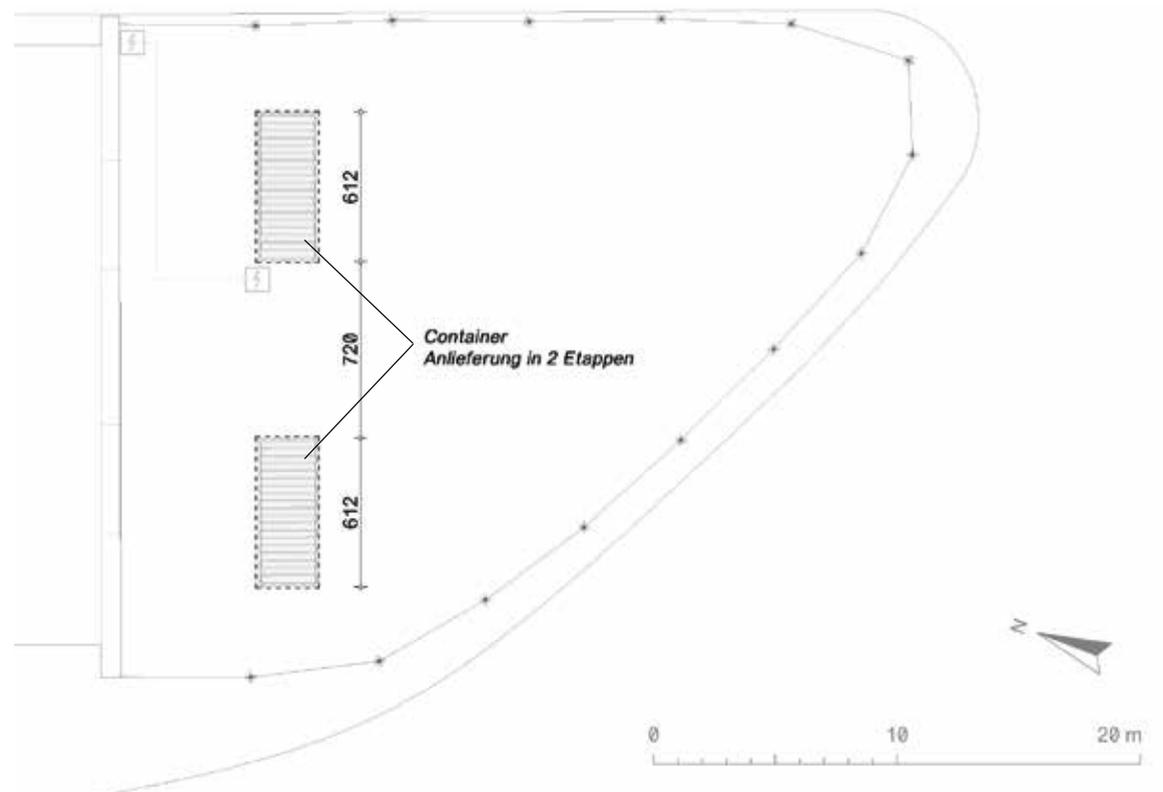
Material/Werkzeug

- 14x Leitkegel
- 5x Rundhölzer Ø 30 mm, L= 200 cm
- 2x Absperrband
- 1x Gaffatape/Reflektor-Klebeband
- 1x Säge
- 1x Niveliergerät

Personen

- Absperrungen: 2
- Grundreinigung: 1
- Ausmessen: 2
- Ausnivellieren: 3

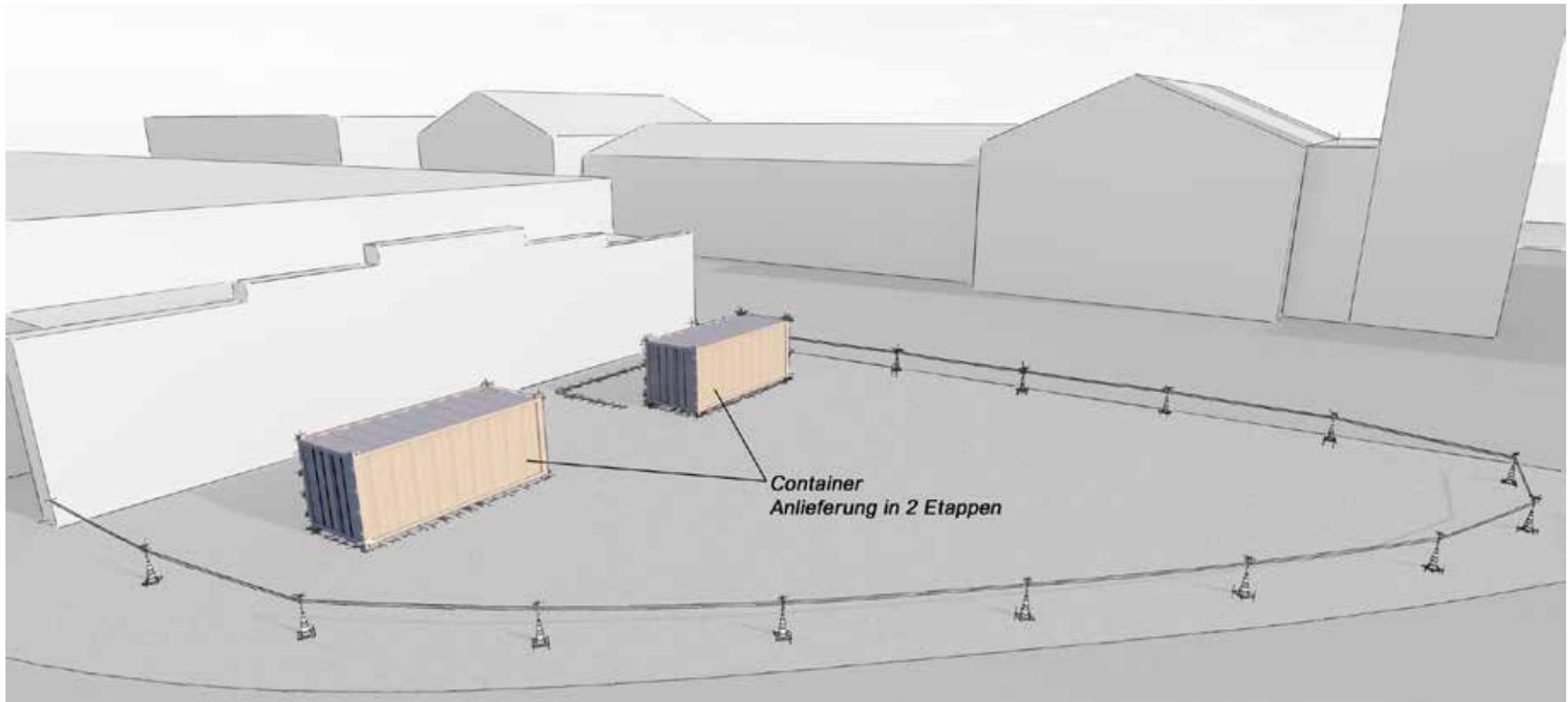
Baustellenablauf



Baustellenablauf Schritt 2 (Tag 1-2)

Nach dem Ausnivellieren wurden die Höhenunterschiede durch kleine Metallplatten ausgeglichen, bevor die Container angeliefert und platziert wurden. Dies verzögerte sich jedoch um einen Tag und erfolgte schlussendlich in zwei Etappen.

Der erste Container wurde in der Früh angeliefert, der zweite am Nachmittag. Somit änderte sich der Zeitplan und es konnte mit dem Anfertigen der ersten Bestandteile (Lenkung, Rollen und Mast) der Palettensegelboote begonnen werden.



Arbeitsschritte

- Containeranlieferung
- Anfertigung der Einzelteile für die Palettensegelboote
- erstes Palettensegelboot

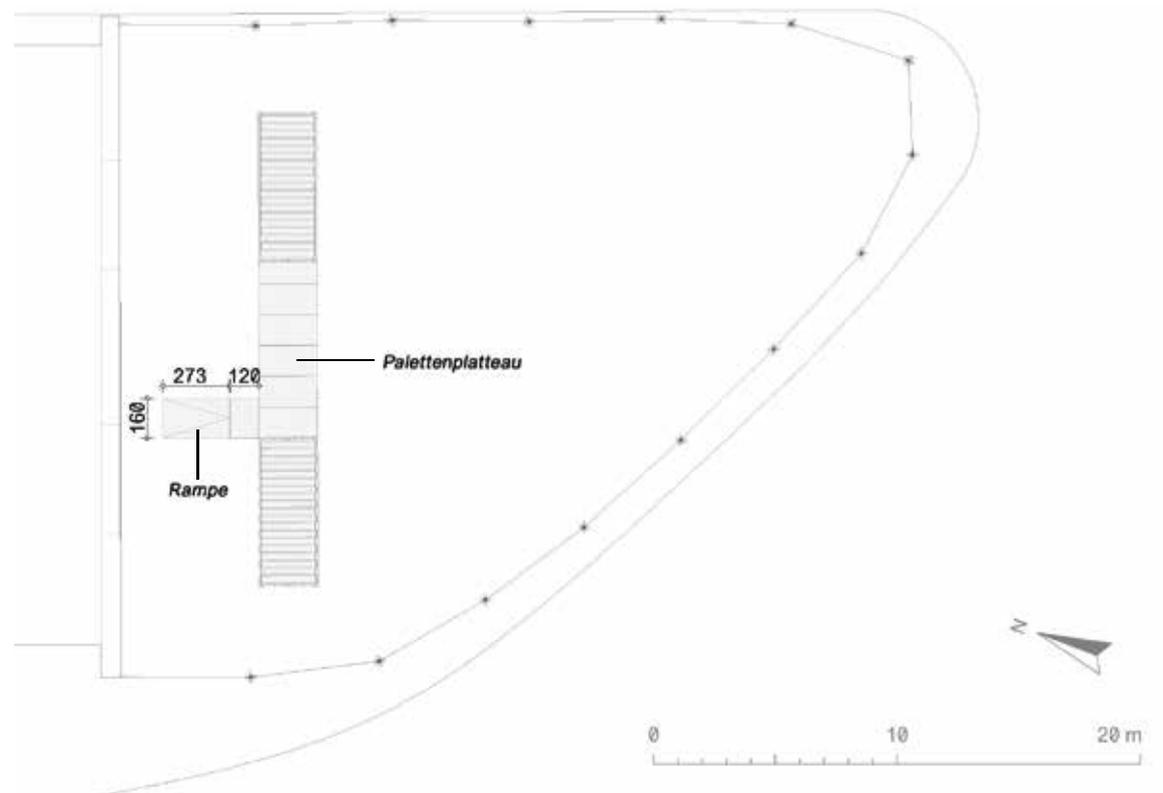
Material/Werkzeug

- 2x Container
- 1x Palette
- 4x Rollen (2x fix, 2x drehbar)
- 8x Rundhölzer Ø 30 mm, L= 200 cm
- 4x Holzbretter 40x200 mm, L= 200 cm
- 1x Kreissäge/Akkuschrauber

Personen

- Containeranlieferung: 5
- Masten: 2
- Pinnen: 2
- Rollen an Paletten: 1
- Vorbereitung für die Lenksystem: 2

Baustellenablauf



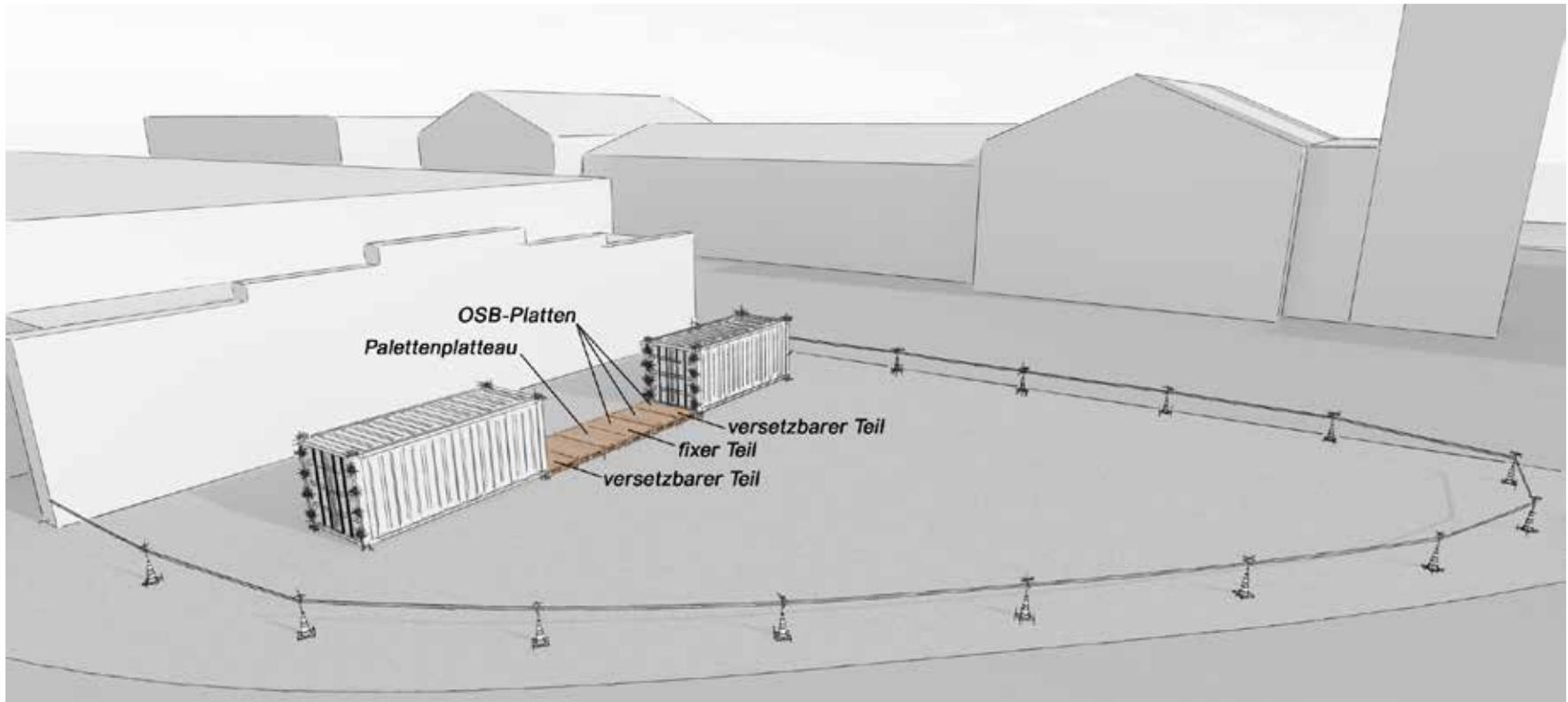
Baustellenablauf Schritt 3 (Tag 2-3)

Da die Palettenlieferung erst verspätet erfolgte, wurde der Bau des Palettenplateaus inklusive Rampe am zweiten und dritten Tag durchgeführt.

Mehrere Paletten in regelmäßigen Abständen bilden die Basis. Diese werden

mit OSB-Platten, für eine barrierefreie Oberfläche, verschraubt.

Da sich die Containertüren aufgrund des Plateaus nicht schließen ließen, wurden in diesen Bereichen versetzbare Elemente mit zusätzlicher Aussteifung konzipiert.



Arbeitsschritte

- Palettenanordnung definieren
- fixes Plattau anfertigen
- versetzbare Plattaus anfertigen
- Rampe aus OSB-Platten erstellen

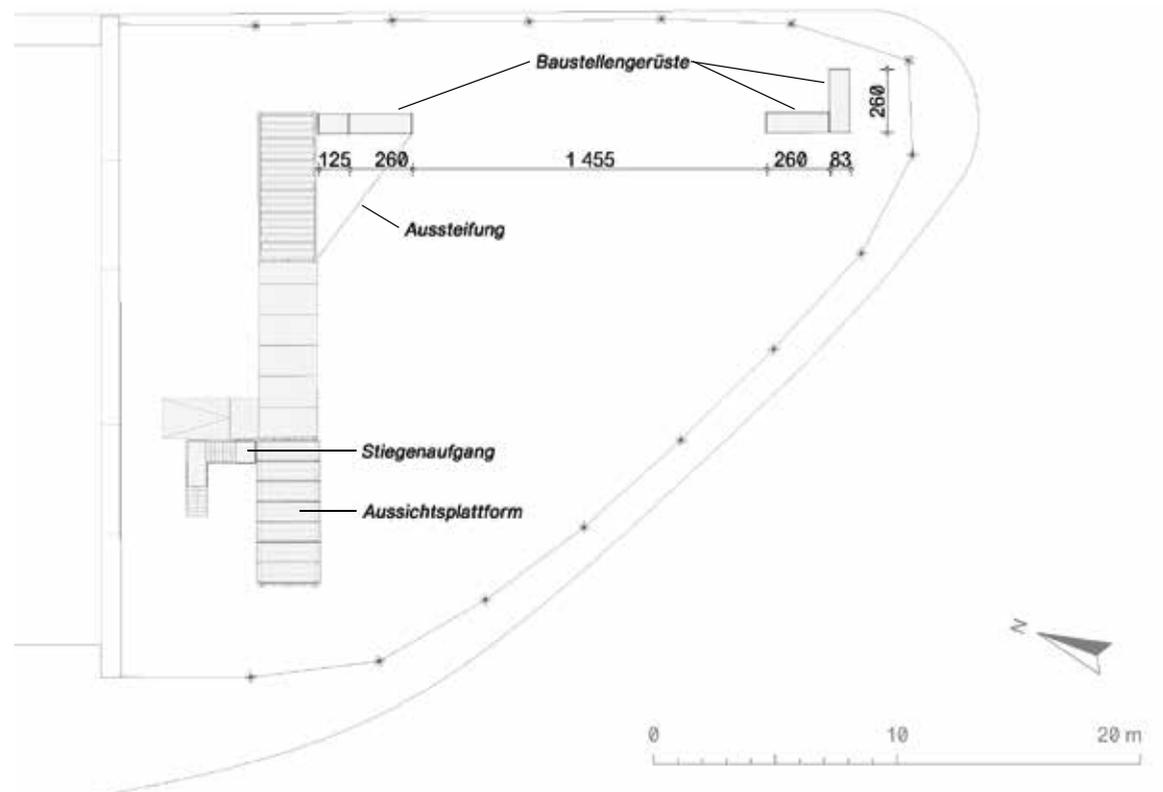
Material/Werkzeug

- 12x Paletten
- 11x OSB-Platten 20x650x2050 mm
- 4x Holzbretter 60x200 mm, L= 200 cm
- 1x Kreissäge
- 2x Akkuschauber

Personen

- Palettenanordnung: 1
- Plattaus verschrauben: 2
- Rampe bauen: 2

Baustellenablauf

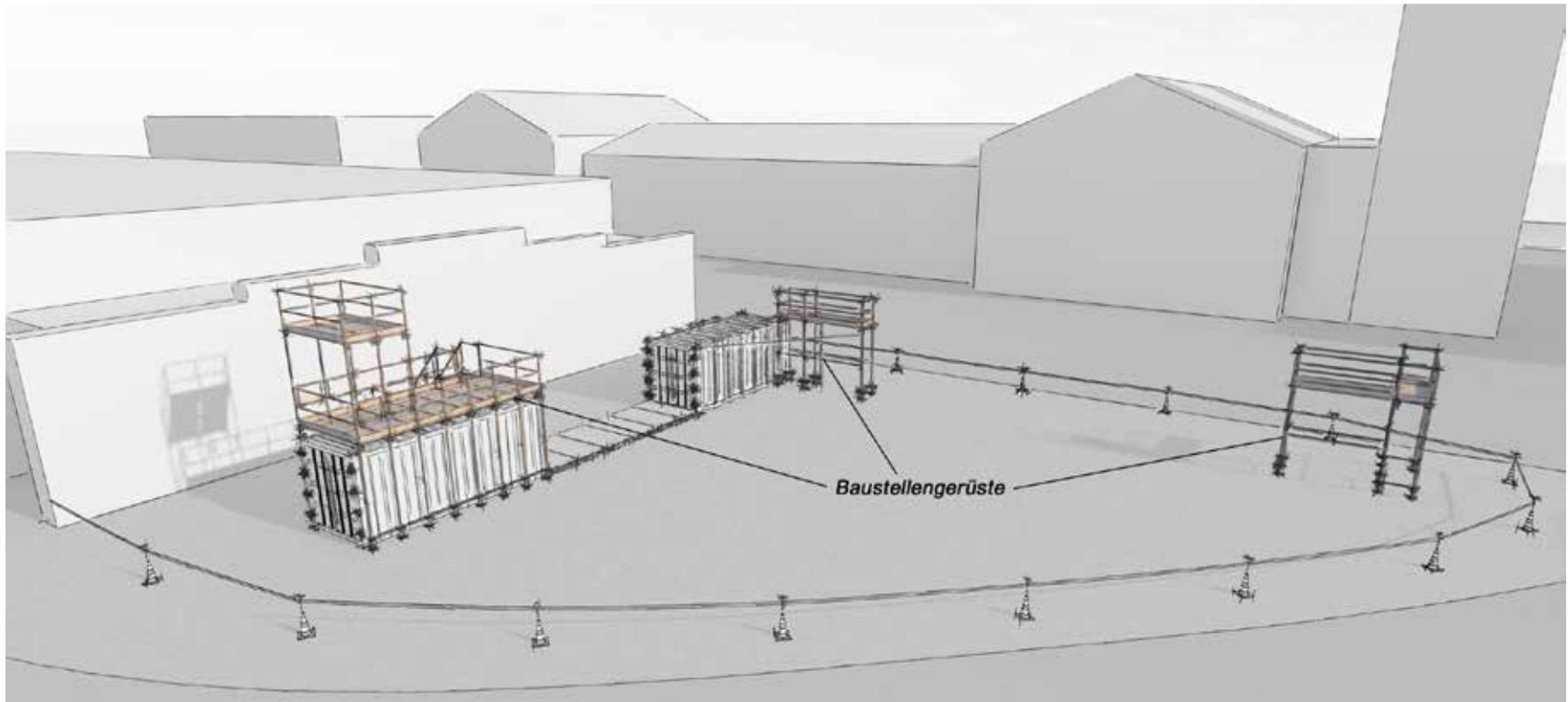


Baustellenablauf Schritt 4 (Tag 2-3)

Das Aufstellen der Baustellengerüste erfolgte am zweiten und dritten Tag und durfte ausschließlich nur von der Gerüstfirma durchgeführt werden.

In der Zwischenzeit wurden weitere Arbeiten an den Palettensegelbooten erledigt.

Neben dem Zuschneiden der Segel und der Anfertigung weiterer Einzelteile für Lenkung bzw. Bremse wurde den Studenten nach einem kurzen Briefing der Rest des zweiten Tages für deren Entwurfsaufgabe zur Verfügung gestellt.



Arbeitsschritte

- Koordinierung des Gerüstaufbaus
- Ausarbeitung der Entwurfsaufgabe
- Anfertigung der Einzelteile für das Palettensegelboot

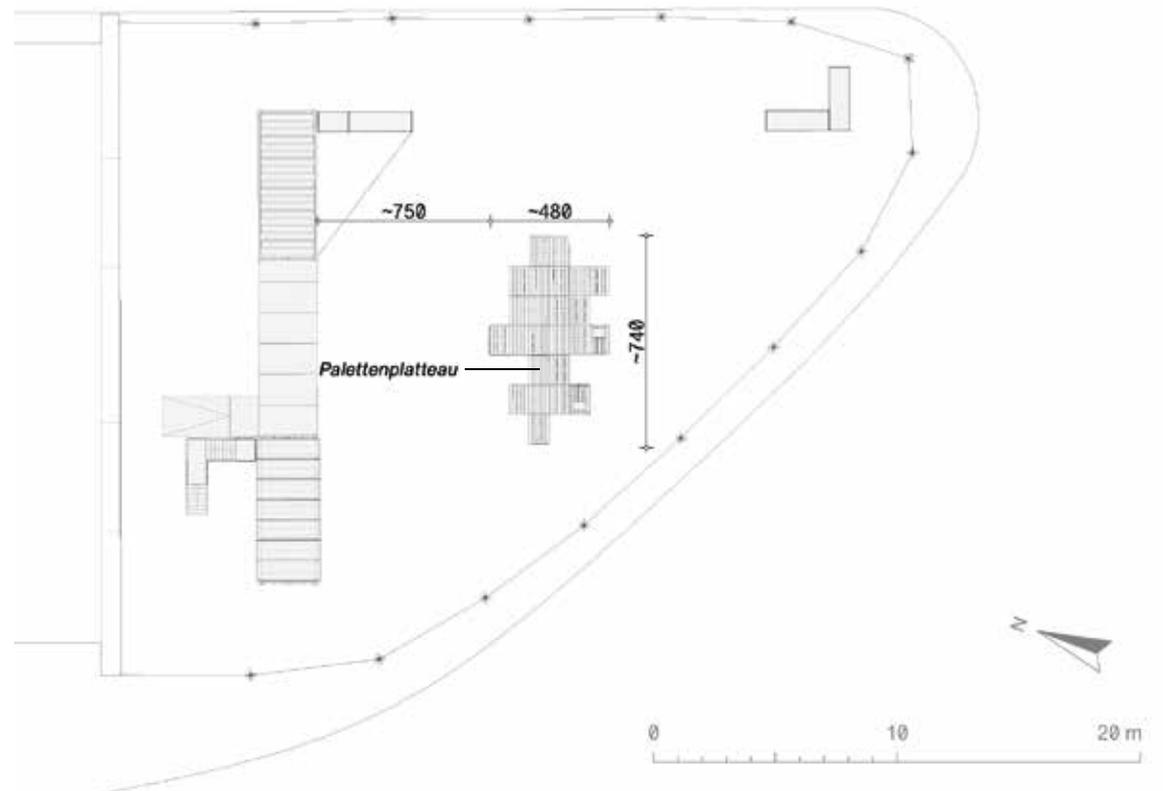
Material/Werkzeug

- 8x Textilstreifen 100x600 cm
- 8x Rundhölzer Ø 30 mm, L= 50 cm
- 10x Paletten
- 2x OSB-Platten 20x650x2050 mm
- 1x Kreissäge
- 3x Akkuschauber

Personen

- Gerüstbau: 1
- Entwurfsaufgabe definieren: 1
- Segel: 1
- Lenkung: 2
- Bremsen: 2
- Studentenentwurf: 5

Baustellenablauf

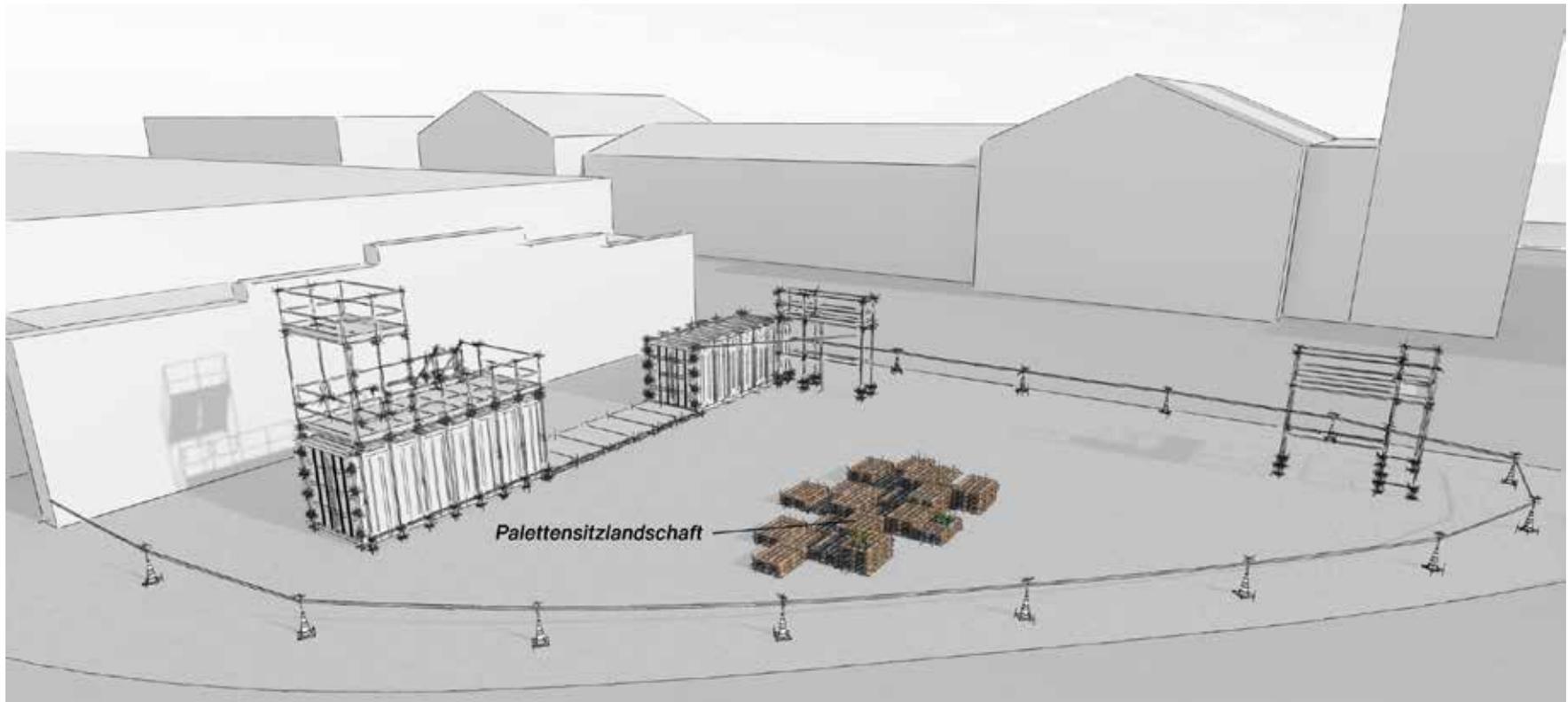


Baustellenablauf Schritt 5 (Tag 2-3)

Während das Baustellengerüst von Profesionisten aufgestellt wurde, konnten verschiedene Anordnungen der Palettenlandschaft ausprobiert und schließlich aus Sicherheitsgründen miteinander verschraubt werden.

Als Sitzgelegenheit soll dieser Bereich Wohlbefinden bei den Besuchern gewährleisten. Somit wurde neben Pölstern auch für Pflanzen gesorgt.

Parallel konnten auch schon die Textilien für die Fahnen zugeschnitten werden.



Arbeitsschritte

- Palettenanordnung definieren
- Verschraubung der Palettenlandschaft
- Bespielen des Bereichs mit Pflanzen aus den umgebenden Grünräumen
- Zuschneiden der Fahnen

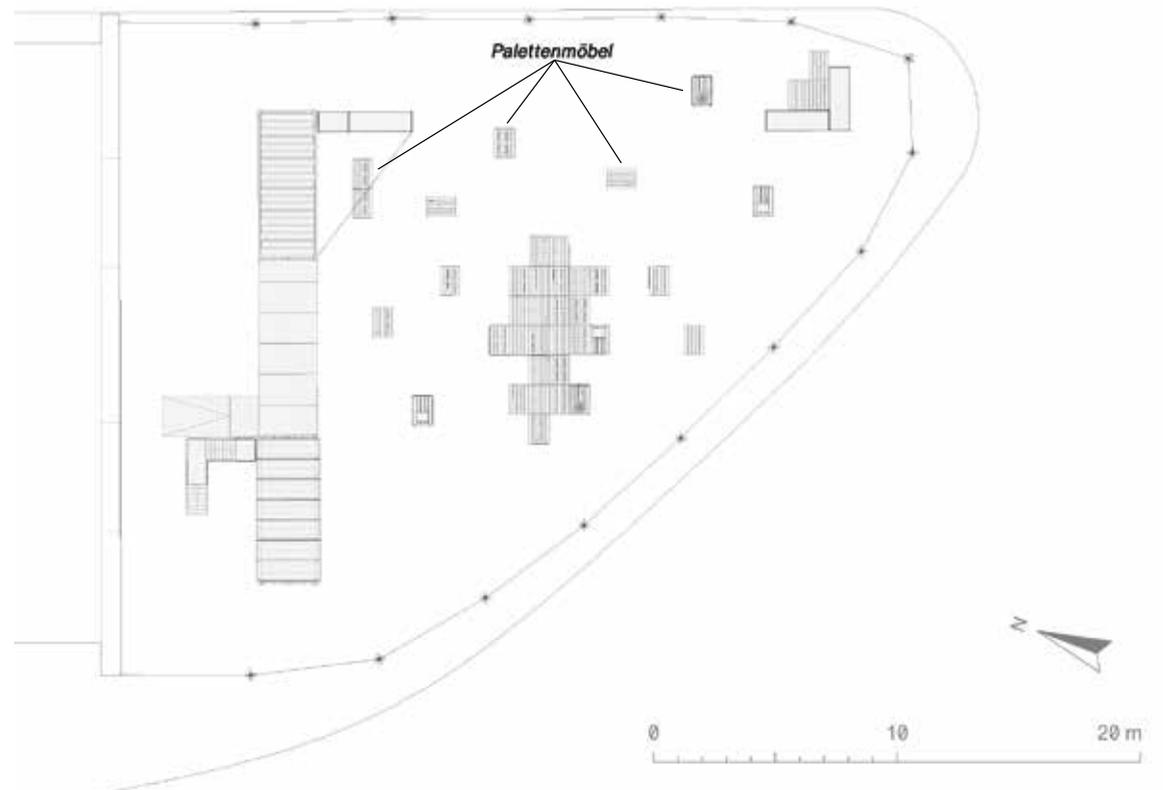
Material/Werkzeug

- 50x Paletten
- 10x Holzbretter 40x200 mm, L= 100cm
- 10x Polster
- 2x Blumenkasten
- 1x Kreissäge
- 3x Akkuschauber

Personen

- Palettenlandschaft: 3
- Bepflanzung: 2
- Fahnen: 1

Baustellenablauf

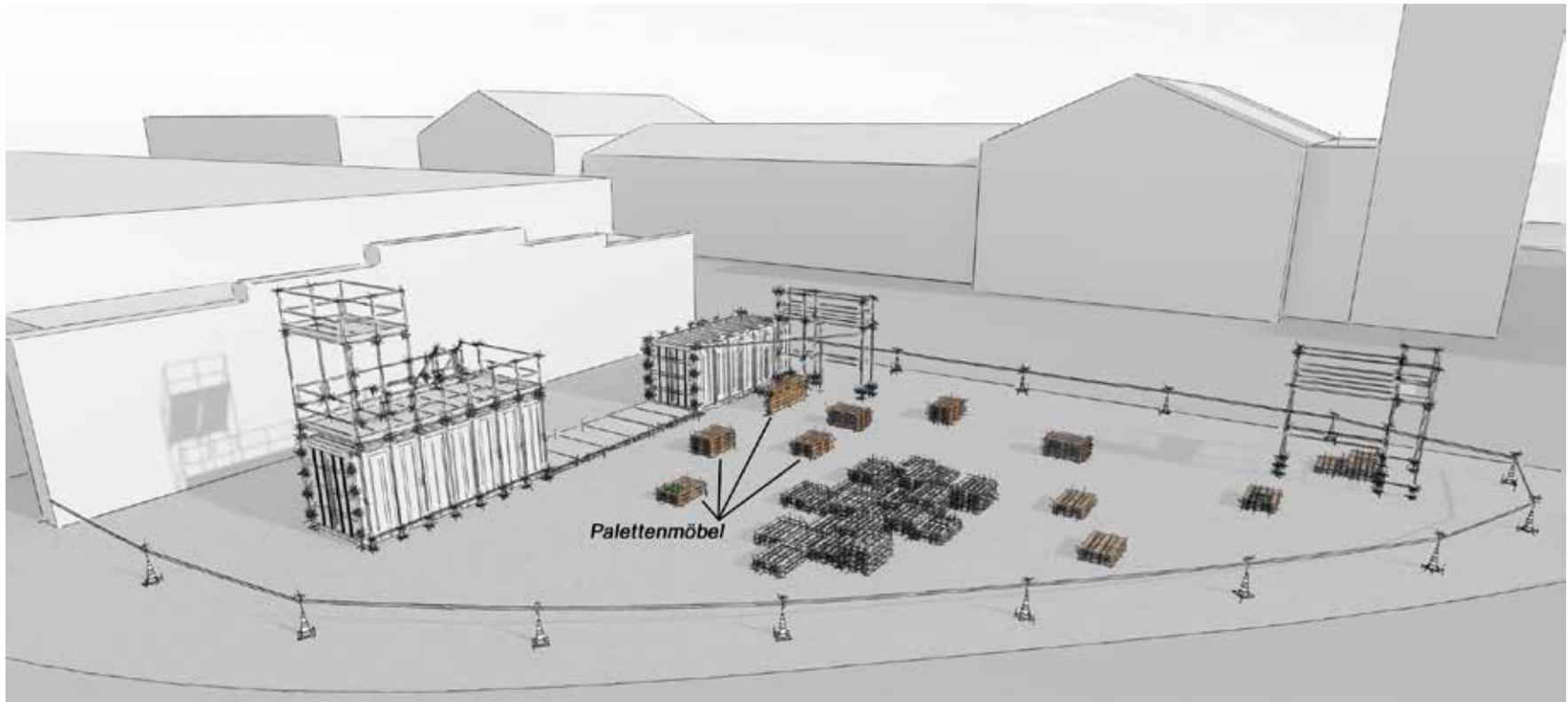


Baustellenablauf Schritt 6 (Tag 3)

Parallel zur Palettenlandschaft entstanden weitere Palettenmöbel. Bei den meisten handelte es sich um Sitzgelegenheiten, welche als kleine Sitzinseln verteilt wurden – eines dieser Module war auf der Aussichtsplattform (Gerüst) zu finden.

Als Rückenlehne dienten, von oben schräg in die Palettenzwischenräume eingeklemmte, Holzbretter.

Weiters wurden die einzelnen Module des Studententwurfs aus Paletten, OSB- und Spannplatten fertiggestellt.



Arbeitsschritte

- Palettenanordnung definieren
- Verschraubung der Palettenmöbel
- Anbringung der Rückenlehnen
- Fertigstellung der Mehrzweck-Module der Studententwurfsaufgabe

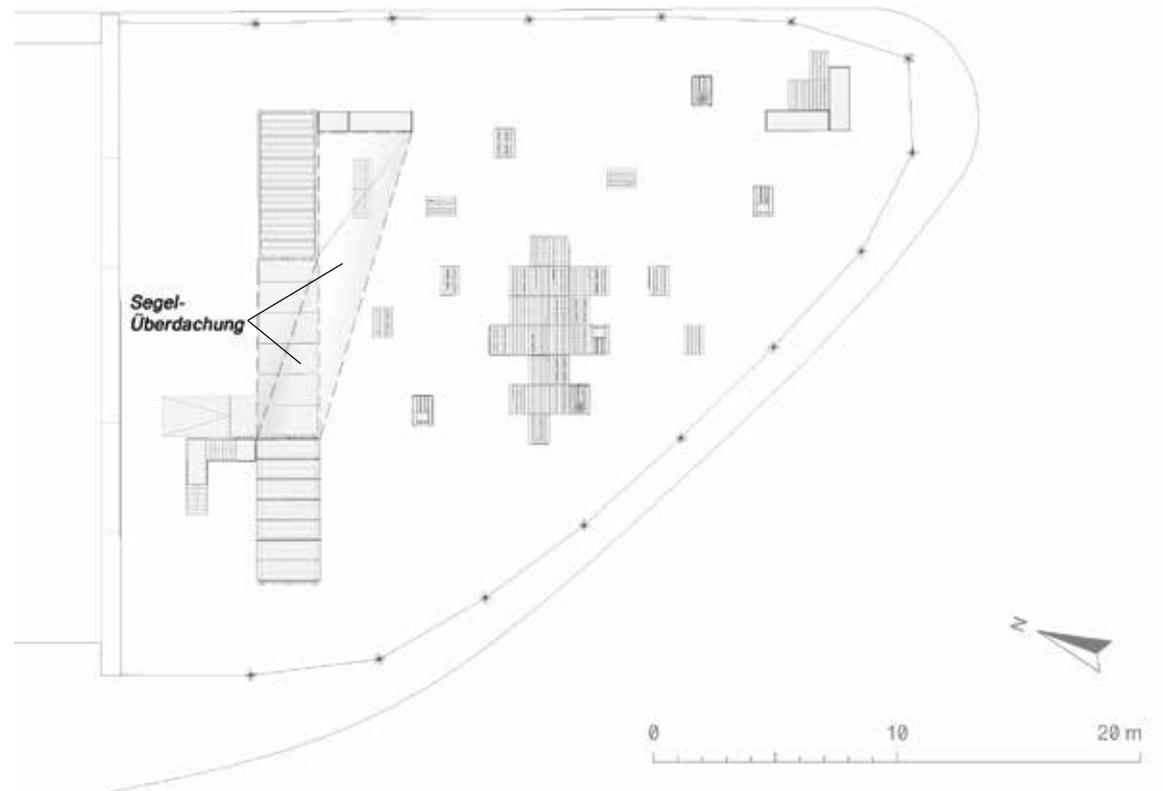
Material/Werkzeug

- 20x Paletten
- 10x Holzbretter 40x200 mm, L= 100cm
- 5x Polster
- 2x Spanplatten 20x1200x1200 mm
- 1x Kreissäge
- 3x Akkuschauber

Personen

- Palettenmöbel: 3
- Studententwurf: 5

Baustellenablauf



Baustellenablauf Schritt 7 (Tag 3)

Die Überdachung, die aus gebrauchten Segeln bestand, wurde mit Seilverbindungen (Seemannsknoten) zwischen den Gerüstelementen und den Containern angebracht und entsprechend gespannt, um als Witterungsschutz zu dienen.

Weiters mussten die Fahnen und Banner, welche mit Ösen versehen wurden, mit dem Logo besprüht werden. Die Fahnenmasten wurden aus Rundhölzern zugeschnitten und die übrigen Spannplatten strich man schwarz.



Arbeitsschritte

- Segelüberdachung anbringen
- Fahnen und Banner besprühen
- Banner mit Ösen versehen
- Spanplatten schwarz streichen

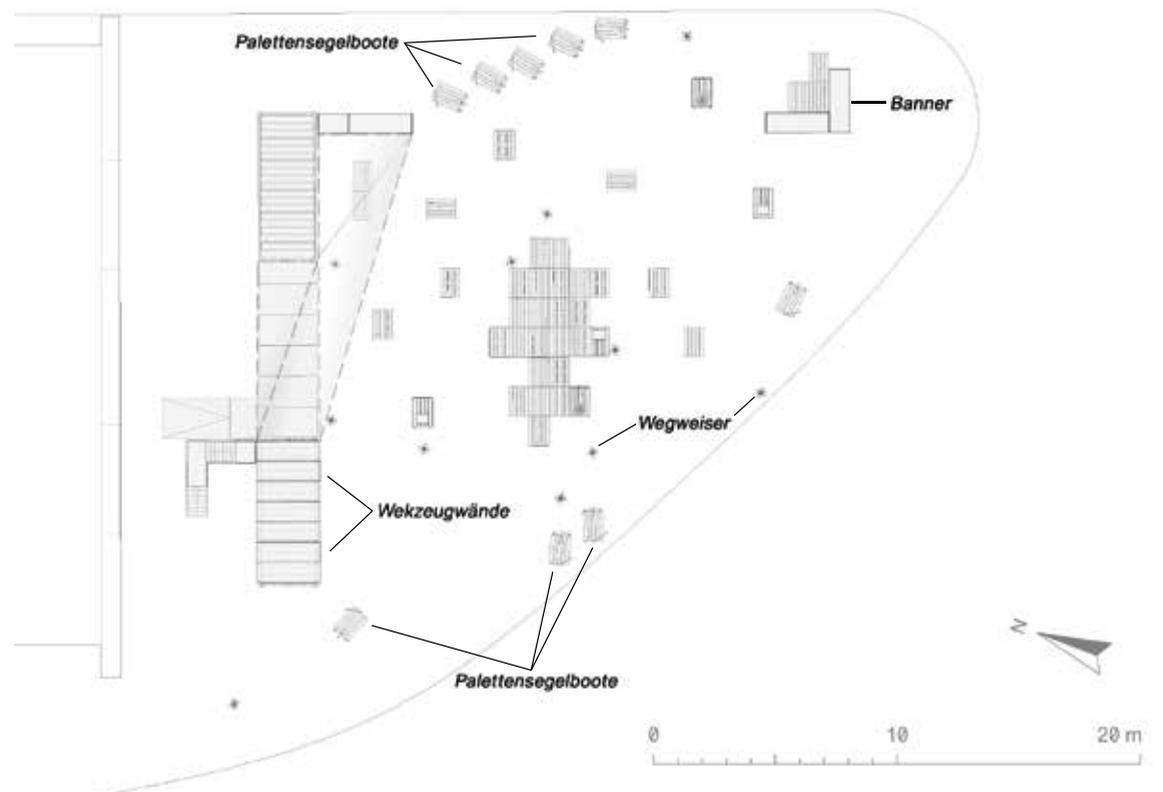
Material/Werkzeug

- 3x Segel
- 10x Textilstreifen 90x150 cm
- 4x Textilstreifen 90x300 cm
- 1x Spray + Dispersionsfarbe (schwarz)
- 4x Spanplatten 20x800x2000 mm
- 1x Kreissäge/Farbroller

Personen

- Segelüberdachung: 4
- Fahnen und Banner: 2
- Spanplatten: 2

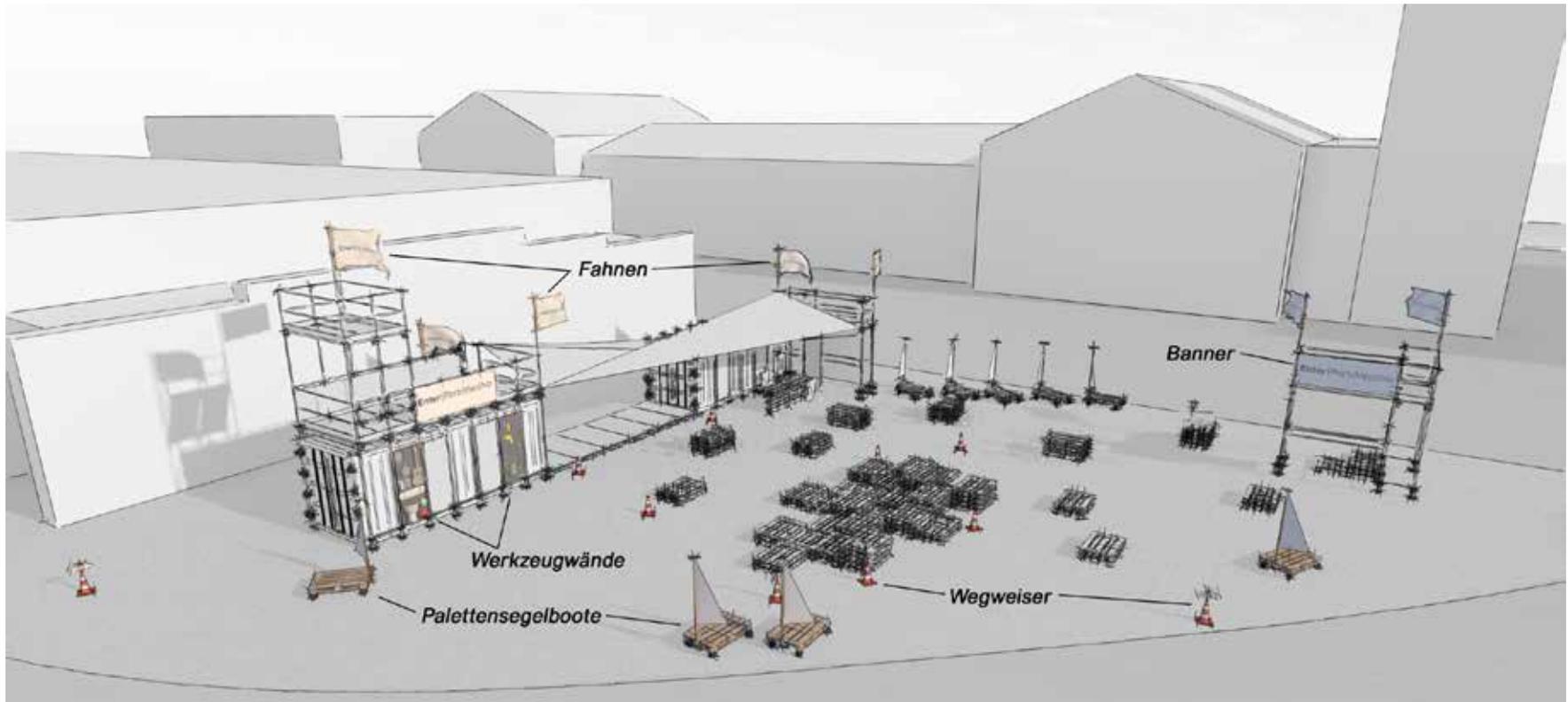
Baustellenablauf



Baustellenablauf Schritt 8 (Tag 3-4)

Nachdem die Grundstruktur realisiert wurde, mussten die vorgefertigten Einzelteile für die Palettensegelboote zusammengefügt werden. Es folgte nur noch die Feinabstimmung der Lenkung und der kosmetische Feinschliff der Palettenboote.

Weiters wurden die Absperrungen zu Wegweisern umgebaut und somit wiederverwendet. Die Banner und Fahnen wurden auf den Gerüsten montiert und die Werkzeug- bzw. Wunschwände konnten fertiggestellt werden.



Arbeitsschritte

- Fertigstellung der Palettensegelboote
- Wegweiser anfertigen
- Banner und Fahnen montieren
- Werkzeug- und Wunschwände

Material/Werkzeug

- 8x Paletten
- vorgefertigte Einzelteile
- 2x Spanplatten 20x1200x1200 mm
- 4x Spanplatten 20x800x2000 mm
- 1x Kreissäge
- 2x Akkuschauber

Personen

- Palettensegelboote: 4
- Wegweiser: 2
- Banner und Fahnen: 1
- Werkzeug- und Wunschwände: 3

Programm

Eröffnung

Samstag, den 03. Oktober 2015, ab 18 Uhr
Eröffnungsfeier und Vernissage

Betriebszeit

04. –10. Oktober, 10:00 – 20:00

Jeden Tag*, um 11:00 und 16:00

Enter | info

Präsentation des Projekts mit Führung durch die Installation

Jeden Tag*, ab 16:00

Präsenz der Verantwortlichen von makeAdemia

* ab Mittwoch (wegen der häufigeren Zugfahrten)

Veranstaltungen

Sonntag, den 04. Oktober, um 16:00

Enter | architecture

Präsentationen des Projekts mit Begehung der Installation

Dienstag den 06. Oktober, um 16:00

Enter | cup

Erste Probefahrten für die Palettenboote, in der Fußgängerzone entlang des Magazzino 26

Donnerstag, den 08. Oktober, um 16:00

Enter | roundtable

Dialog über konkrete Aktionen für die Zukunft des Porto Vecchio, mit VertreterInnen von der lokalen Architekturszene (Arch. Giovanni Damiani), verschiedener kultureller Organisationen (FuoriRegata, Workevent, SCAT) und Studenten

Freitag, den 09. Oktober, um 16:00

Enter | cup

Probefahrten für die Regatta

Samstag, den 10. ab 16:00

Enter | science labs

- 3D-Printer Workshop von makeAdemia
- recyclab Immaginario Scientifico (wegen der Wettersituation in der Centrale Idrodinamica)
- Erlebbare 3D-Punktvolken-Installation „On Unexpected Paths“ von Alois Hehenberger (wegen bürokratischen Problemen im Café der Centrale Idrodinamica)

Enter | cup

The Race: Palettensegelbootsregatta für Kinder

Sonntag, den 11. Oktober, ab 16:00

Enter | finissage



Zeitplan

Tag 01

Schon der erste Tag startete – noch vor Beginn der Arbeiten – mit einem Problem. Und zwar wurde die geplante Containerlieferung seitens des Containerunternehmens kurzfristig auf den nächsten Tag verschoben. Aus diesem Grund war man gezwungen zu improvisieren und den Zeitplan abzuändern.

Nach der Besichtigung des Planungsgebietes wurden die Studenten mit dem Projekt vertraut gemacht. Anschließend folgten Sicherheitshinweise und erste Arbeitsanweisungen, die gemeinsam mit dem Workshopleiter definiert wurden.

Für einen reibungslosen und produktiven Baustellenablauf ist es sehr wichtig, dass bekannt ist, wo was zu finden ist. Aus diesem Grund wurden anfangs alle Werkzeuge bzw. Materialien getrennt voneinander aufgelegt und geschichtet. Nachdem dieser Teil der Baustelleneinrichtung getan war, fehlte nur noch die Bereitstellung des Stroms. Auch dies stellte ein Problem dar. Zwar war alles im Vorhinein vereinbart worden, dass Strom seitens der Hafenbehörde mit dem Beginn der Bauphase zur Verfügung gestellt wird, nur war dies leider nicht der Fall. Glücklicherweise war der Workshopleiter mit einem Wohnmobil vor Ort und konnte mit einem Generator vorübergehend Strom bereitstellen.

Als erstes musste der Bauplatz, vor allem der Bereich wo später die Container aufgestellt wurden, von Müll und Steinen gesäubert

werden, damit man die Unebenheiten ausnivellieren konnte. Diese Aufgabe übernahmen zwei Studenten (Julia und Clemens) und wurden dabei vom Workshopleiter (Wojciech Kruczynski) unterstützt. Nachdem die unterschiedlichen Höhen ausgemessen waren, konnten die Höhenunterschiede mit quadratischen Metallplättchen ausgeglichen und die richtige Lage der Container auf dem Asphalt gekennzeichnet werden.

Parallel wurden von den weiteren Studenten die ersten Einzelteile für die Palettensegelboote angefertigt. Neben dem Masten und der Pinne (Ruderstock) wurden Metallwinkel für die Lenkung zugeschnitten und vorgebohrt.

Als schließlich am Nachmittag die Palettenanlieferung erfolgte, konnte man mit den ersten Absperrelementen beginnen, welche aus sechseckigen Paletten, Pylonen und Absperrbändern konstruiert wurden, um den Bauplatz am Ende des Tages zu kennzeichnen und abzusichern. Bevor dies geschah wurde der erste Prototyp des Palettensegelbootes, welcher schon im Vorhinein in Österreich entwickelt wurde zusammengebaut und getestet.

DO, 01.10.2015 09:00 Treffpunkt

09:30 Workshop

18:00 Feierabend

20:00 Aperitivo

- im Hafengebiet

- Studenten werden vom Quartier abgeholt

- Besichtigung des Planungsgebietes

- Briefing inkl. Sicherheitshinweise und Arbeitseinteilung

- Baustelleneinrichtung (Werkzeug, Material, Strom)

- Absperrungen bauen

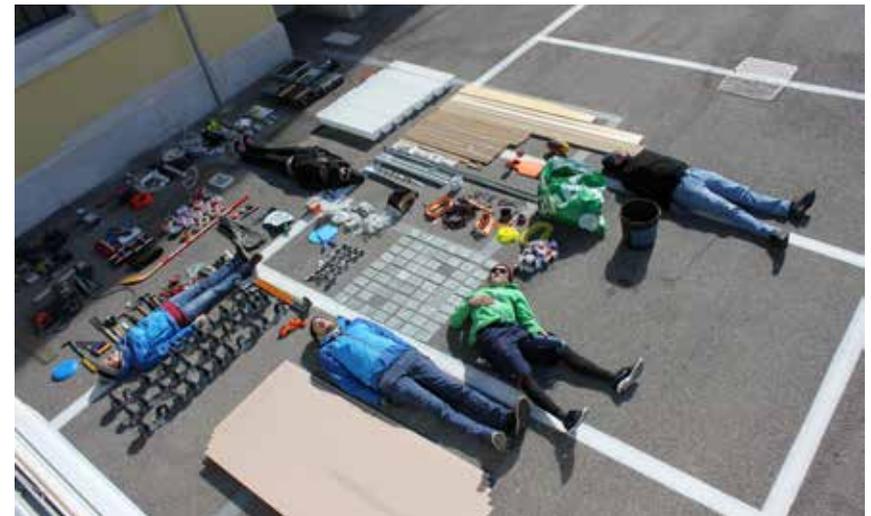
- Bauplatz ausnivellieren

- Lage der Container ausmessen und markieren

- Palettenanlieferung koordinieren

- Palettensegelboot-Prototyp zusammenbauen

- anschließend gemeinsames Abendessen



Zeitplan

Tag 02

Der zweite Tag begann mit einer angenehmen Überraschung. Zum Frühstück wurde der erste Container serviert. Dieser wurde vom Design.Build-Team auf die am Vortag ausgemessenen Niveaueingleichs-Plättchen eingewiesen und platziert.

Nach diesem ersten Erfolgserlebnis gab es eine kurze Kaffeepause, welche Lukas – immer in Absprache mit Matthew und dem Workshopleiter – zum Ausarbeiten der Entwurfsaufgabe für die Studenten nutzte. Die Pause wurde durch die Bekanntgabe und Erklärung dieser Aufgabenstellung beendet.

Ziel war es, ein modulares, mobiles bzw. temporäres Mehrzweck-Möbel zu entwerfen und in weiterer Folge auch zu bauen. Für den Entwurf und die Ausführung wurde den Studenten der Großteil des Tages zur Verfügung gestellt. Für die endgültige Fertigstellung wurde am kommenden Tag auch noch ein Zeitfenster miteinberechnet.

Bis zur Anlieferung des zweiten Containers um die Mittagszeit begann der Entwurfsprozess der Studenten. Als Skizzenpapier wurde eine Spannplatte verwendet, auf welcher der Prozess der Ideenfindung kreuz und quer erkennbar war.

Auch die Anlieferung und Positionierung des zweiten Containers erfolgte ohne Probleme. Eine Kontrolle des Workshopleiters ergab, dass die beiden Container exakt in Waage lagen.

Anschließend waren die Studenten wieder freigestellt und konnten an ihrem Entwurf tüfteln. Schon bald fingen sie an, erste Module zu bauen, aber dabei handelte es sich nicht um ein endgültiges Fertigstellen, sondern vielmehr um ein Herumprobieren an einem 1:1- Arbeitsmodell.

Währenddessen konnte provisorisch das Palettenplateau aufgelegt werden. Kurz darauf erfolgte die erste Teilanlieferung der Gerüstelemente. Diese wurden gemeinsam mit den Verantwortlichen der Gerüstfirma aufgestellt und mit einem Container kraftschlüssig verbunden.

Bevor sich der Tag dem Ende zuneigte, konnten noch einige kleinere Arbeiten erledigt werden, wie das Zuschneiden des Fahnenmaterials und der Fahnenmasten, das Anfertigen von Schablonen für die Beschriftung und Gestaltung dieser und das Ausmalen der Spannplatten, welche als schwarze Tafeln dienen sollen.

FR, 02.10.2015 09:00 Treffpunkt

09:30 Workshop

20:00 Feierabend

21:00 Aperitivo

- im Planungsgebiet

- Briefing inkl. Arbeitseinteilung

- Containeranlieferung

- Erklären der Aufgabenstellung für den Studentenentwurf

- Palettenplatteau

- Planen des Studentenentwurfs

- Gerüstaufbau

- Zuschneiden der Fahnen

- Erstellen der Einzelteile der Palettensegelboote

- Ausmalen der Spannplatten (Schwarzes Brett)

- Bauen des Studentenentwurfs

- anschließend gemeinsames Abendessen



Zeitplan

Tag 03

Punktlich um 9:00 Uhr startete der dritte und wahrscheinlich arbeitsintensivste Tag, an welchem durch Carina Sacher zusätzliche Unterstützung aus Wien “eingeflogen” wurde.

Beim Frühstücks-Briefing wurden alle zu erledigenden Aufgaben erklärt und aufgeteilt.

Während Clemens die Fahnen fertigstellte, wurden vom Rest des Teams die ersten Varianten der Palettensitzlandschaft definiert. Nachdem eine – für alle zufriedenstellende Anordnung – gefunden wurde, konnten die einzelnen Paletten gesäubert, abgeschliffen und anschließend miteinander verschraubt werden. Zusätzlich wurden noch weitere Palettenmöbel kreiert.

Gleichzeitig wurde das Palettenplateau erstellt, wobei man auf eine neue Herausforderung stieß. Und zwar verhinderten die Paletten, welche mit OSB-Platten abgedeckt waren, das Schließen der Containertüren. Aus diesem Grund musste man ein weiteres Mal improvisieren. Statt einer großen Plattform, wurden zwei kleinere versetzbare im Bereich der Containertüren und eine große fixe in der Mitte konzipiert. Um sowohl Paletten zu sparen als auch das Gewicht der verschiebbaren Plateaus niedrig zu halten, wurden zwei Paletten mit einem Abstand zueinander angeordnet. Diese wurden einerseits mit zwei, durch die Palettenzwischenräume durchgesteckte Holzbretter, und andererseits mit auf den Paletten gelegten OSB-

Platten miteinander verbunden. Dadurch konnte man je eine Palette einsparen und überflüssige Holzbretter wiederverwenden.

Paralell arbeiteten die StudentInnen daran, die Banner mit Logo und Ösen zu versehen bzw. die Absperrungselemente zu Wegweisern umzubauen.

In der Zwischenzeit konnte die Gerüstfirma auch die zweite Lieferung der Gerüstelemente zusammenbauen und somit die Konstruktion samt Aussichtsplattform fertigstellen.

Die erste Segelüberdachung wurde von Carina und Lukas gemeinsam mit dem Workshopleiter Wojtek gespannt und mit Seilverbindungen (Seemannsknoten) zwischen den Gerüsten und Containern montiert.

Während der Bau der Mehrzweck-Module abgeschlossen wurde, konnten die Fahnen und Banner an den Gerüsten fixiert werden.

Nach den letzten Arbeiten war die Installation bereit für die offizielle Eröffnung.

SA, 03.10.2015 09:00 Treffpunkt

09:30 Workshop

18:30 Eröffnung

- im Planungsgebiet

- Briefing inkl. Arbeitseinteilung
- Logos auf die Fahnen sprühen
- Palettenlandschaft bauen
- Palettenplatteau erstellen
- Banner mit Logo besprühen
- Absperrungen zu Wegweisern umbauen
- Fahnen und Banner befestigen
- Studentenentwurf fertigstellen
- weitere Palettenmöbel bauen
- erste Segelüberdachung montieren

- durch den Bürgermeister und Vertretern der Hafenbehörde
- Ausstellung von Fabio Santarosso



Zeitplan

Tag 04

Der Tag nach der Eröffnungsfeier startete wie gewohnt mit einem ersten Briefing zum Feststellen der anstehenden Arbeiten.

Die wichtigsten Aufgaben wurden im Grunde schon am Vortag erledigt, weshalb man nun das Hauptaugenmerk auf den Bau der Palettensegelboote werfen konnte. Es wurden die restlichen Einzelteile für Lenkung und Segel angefertigt, bevor man diese Schritt für Schritt zusammenfügte. Die fertigen Fahrzeuge wurden sofort auf ihre Funktionsfähigkeit getestet, wodurch in einigen Bereichen Verbesserungspotenzial sichtbar wurde. Diese Veränderungen, aber auch Erweiterungen, wurden schließlich in die Palettensegelboote eingearbeitet.

Weiters wurden auch die restlichen Segel zwischen den Gerüsten und Containern angebracht, um den bestmöglichen Witterungsschutz zu gewährleisten. Auch hier wurden verschiedene Varianten ausprobiert. Grund dafür waren die Maße der Segel, welche nicht exakt dem Entwurf glichen. Um die Segel nicht zu beschädigen, wurden alle scharfen Ecken und Kanten im Bereich der Überdachungen mit Gaffa-Tape abgesichert.

Während die Wunsch- bzw. Werkzeugwände, welche aus schwarz gestrichenen Spannplatten bestanden, angefertigt wurden, schlenderten schon die ersten interessierten Besucher durch die Installation.

SO, 04.10.2015 09:00 Treffpunkt

09:30 Workshop

18:00 Feierabend

21:00 Aperitivo

- im Planungsgebiet

- Briefing inkl. Arbeitseinteilung
- Bau der Palettenboote
- Montage weiterer Segelüberdachungen
- erste Präsentationen der Installation
- Anfertigung der „Werkzeugwände“

- anschließend gemeinsames Abendessen



Zeitplan

Tag 05

Montag, der fünfte Tag, war nach dem intensiven und ereignisreichen Wochenende ein entspannterer Tag, an dem man Zeit hatte, die Installation in Ruhe zu analysieren und einige Problemchen, die aufgetaucht sind, zu lösen.

Natürlich begann auch dieser Tag mit einem kurzen Briefing, welches in erster Linie im Zeichen des Rückblicks auf die ersten vier Tage stand. Ein Rückblick auf die vergangenen Tage, an denen die Installation aus dem Boden gestampft wurde.

Angefangen bei den Segelüberdachungen fand man schnell auch bei den Werkzeugtafeln und sogar bei den Fahnenmasten einige Punkte, die bis dato nicht optimal gelöst waren.

Während fleißig am kosmetischen Feinschliff gearbeitet wurde, adaptierte man die Segelüberdachung durch einen zusätzlichen Auflagerpunkt. Weiters wurden die noch fehlenden Halterungen für die Werkzeuge auf der Werkzeugtafel angebracht.

Im Laufe des Tages fanden die ersten Nachwuchssegler den Weg zur Installation und durften als Erste die Palettensegelboote testen und ihre Runden ziehen.

MO, 05.10.2015 10:00 Treffpunkt

09:30 Workshop

17:00 Feierabend

19:00 Aperitivo

- im Planungsgebiet

- Briefing inkl. Arbeitseinteilung
- Bau der Palettenboote
- Verbesserungen an der Installation
- Entwicklung weitere kleiner Module
- Besuchern das Projekt erklären

- anschließend gemeinsames Abendessen



Zeitplan

Tag 06

Nach Sonnenschein und wolkenlosem Himmel folgt immer eine Schlechtwetterfront. Leider war dies am sechsten Tag des Workshops der Fall und zwar an dem Tag, wo die erste Kindersegelregatta (Enter | Cup) mit den Palettensegelbooten stattfinden hätte sollen. Sogar im Radio wurde dafür Werbung gemacht, nur leider machte der Wettergott dieser Veranstaltung einen Strich durch die Rechnung.

Aufgrund der heftigen Regenfälle gab es beim morgendlichen Briefing nur ein Thema: Findet die Regatta statt oder nicht? Nach langem Hin und Her wurde die Entscheidung getroffen, alles für eine Regatta vorzubereiten, unabhängig davon, ob sie stattfindet oder nicht.

Es wurden alle Palettensegelboote in das Magazzino 27 quasi zum Boxenstopp gebracht. Dort wurden alle Kleinigkeiten nochmals überprüft und ausgebessert, um gewährleisten zu können, dass die Vehikel funktionstüchtig und sicher sind.

Weiters musste die Streckenführung, welche schon vor dem Workshop feststand, überdacht werden. Immerhin bildeten sich durch den starken Regen viele große Lacken, welche einen reibungslosen Ablauf der Kinderregatta gefährdeten. Danach war es notwendig, die neue Strecke mit Wegweisern einzugrenzen und sichtbar zu machen. Parallel wurden Trophäen für die Sieger

dieses sogenannten „Enter|Cups“ angefertigt.

Diese Regatta sollte vier Zwischenstationen beinhalten, an welchen die Kinder gewisse Aufgaben bekommen, wie zum Beispiel eine Schätzung über die Größe des Hafens abgeben oder gar etwas zu zeichnen. Dafür mussten jedoch noch entsprechende Fragekärtchen im Postkartenformat angefertigt werden.

Leider war all die Vorbereitung im Endeffekt unbelohnt, da der Regen stärker wurde und somit sich verständlicherweise keiner Richtung Hafengebiet machte. Immerhin hat man somit die Vorarbeit für die nächsten Regattatermine geleistet.

DI, 06.10.2015

10:00

Treffpunkt

- im Planungsgebiet

09:30

Workshop

- Briefing inkl. Arbeitseinteilung
- Adaptierungen an den Palettenboote
- Verbesserungen an der Installation
- Organisation der Palettensegelboot-Regatta
- Besuchern das Projekt erklären

17:00

Feierabend

19:00

Aperitivo

- anschließend gemeinsames Abendessen



Zeitplan

Tag 07

Die Wetterkapriolen gingen leider weiter. Auch die Betriebsphase am Mittwoch wurde durch das Wetter beeinträchtigt. Diesmal waren es keine Regenschauer, sondern es machten sich zum ersten Mal während des Aufenthalts die heftigen Bora-Winde bemerkbar.

Somit gab es beim täglichen Briefing wenig Hoffnung, dass sich jemand bei diesen eisigen Stürmen freiwillig aus dem Haus bewegen würde, was jedoch nicht bedeutete, dass keine Aufgaben zu erledigen waren.

Trotz oder wegen der Winde mussten die gespannten Segelüberdachungen aus Sicherheitsgründen abmontiert werden. Immerhin hat das größte Segel ca. 70 m² Angriffsfläche. Wobei alle Bereiche der Installation mehrfach abgesichert waren, wollte man das Risiko nicht eingehen und holte die Segel wieder ein. Dies erwies sich bei dem böigen Wind als große Herausforderung, die man aber schlussendlich mit vereinten Kräften bewältigte.

Der Sturm hatte aber auch seine positiven Aspekte. Schließlich wurde dadurch erkennbar, woran es bei der Installation fehlte, nämlich an windbeständigen Informationshanterungen oder dergleichen. Also wurde dieser Missstand kurzerhand durch einen weiteren kleinen Entwurf der Studenten beseitigt: es wurde ein Infoständer welcher Platz für Flyer, Visitenkarten und Informationsblätter bietet und den Stürmen trotzt, geschaffen.

MI, 07.10.2015

10:00

Treffpunkt

- im Planungsgebiet

09:30

Workshop

- Briefing inkl. Arbeitseinteilung
- Schmücken der Palettenboote
- Verbesserungen an der Installation
- Entwicklung weitere kleiner Module

17:00

Feierabend

19:00

Aperitivo

- anschließend gemeinsames Abendessen



Zeitplan

Tag 08

Der achte Tag zeigte sich wieder freundlicher als die vorhergegangenen. Begrüßt wurde man noch vor dem täglichen Briefing von einer Fernsehstation, welche über die Installation berichteten und Interviews einholten.

Nach den starken Winden konnten nun wieder die Segelüberdachungen montiert werden, welche abermals ein wenig abgeändert angeordnet wurden als zuvor. Dies war notwendig, da leider beim Abbau – während des Sturmes am Vortag – eines der Segel so stark beschädigt wurde, dass man sich entschloss, dieses aus Sicherheitsgründen nicht mehr zu verwenden.

Eine weitere Aufgabe war es, die schwarze Werkzeugwand mit weißen Umrandungen um die auszuleihenden Werkzeuge zu versehen. Damit man beim Zurückgeben sofort weiß, wo man Gitarre, Badminton Schläger oder die weiteren Utensilien hinhängen soll.

Im Laufe des Tages mussten viele Kinder, welche die Palettensegelboote verwenden wollten, betreut werden. Gleichzeitig war es wichtig, auch den Erwachsenen das Projekt etwas näher zu bringen. Somit war das gesamte Design.Build-Team ausgelastet.

Um 16:00 Uhr fand ein Round Table mit einigen interessanten Personen, unter anderem Vertretern der FuoriRegata (kulturelle Veranstaltung) und dem Architekten Giovanni Damiani, statt. Im Zuge dieses Round Tables wurde zuerst unser Projekt vorgestellt und in weiterer Folge entstand ein offener Dialog zwischen verschiedenen Architekten, der FuoriRegata, weiteren Besuchern und den Studenten. Die Wertschätzung der Triestiner dem Projekt „Enter | Porto Vecchio“ gegenüber war zwar auch schon in den vergangenen Tagen bemerkbar, aber hier wurde es durch Architekt Damiani und weitere Anwesende ein weiteres Mal unterstrichen.

DO, 08.10.2015 10:00 Treffpunkt

09:30 Workshop

16:00 Round Table

18:00 Feierabend

19:00 Aperitivo

- im Planungsgebiet

- Fernseh-Interview

- Verbesserungen an den Segelüberdachungen

- Adaptierungen an der Werkzeugwand

- Besuchern das Projekt erklären

- Kindern die Palettensegelboote erklären

- Architekt Giovanni Damiani

- Vertreter von FuoriRegata

- weitere interessierte Besucher

- anschließend gemeinsames Abendessen



Zeitplan

Tag 09

Schön langsam neigt sich der Workshop dem Ende zu. Am neunten Tag wird nur mehr bedingt zu Werkzeugen gegriffen. Das Hauptaugenmerk liegt darin, die Installation und das gesamte Projekt den Besuchern näher zu bringen.

Um den Besucheransturm schon am äußersten Punkt der Installation abzufangen, wurde eines der - von den Studenten entworfenen - Mehrzweck-Module zu einem Infostand adaptiert, wo neben den, im Projekt wiederkehrenden faltbooten für Kinder, auch genügend Infomaterial in den seitlichen Halterungen zu finden sind. Dieses Modul, welches aufgrund von Rollen jederzeit eine andere Position einnehmen kann, wurde somit in den Kreuzungsbereich verschoben, um dort seinem Zweck zu dienen.

Da viele Kinder erwartet wurden, war es zwingend notwendig, die Palettensegelboote nach dem Belastungstest des Vortages, als zwei Schulklassen die Boote durch das Gebiet manövierten, auf etwaige Schäden zu prüfen. Von denen gab es jede Menge, wodurch doch wieder zu den Werkzeugen gegriffen werden musste.

Im Laufe des Tages war in und um die Installation sehr viel los. Erwachsene informierten sich über das Projekt und deren Kinder segelten zwischen Ihnen mit den Palettensegelbooten hindurch. Diese Situation wurde genutzt, um eine erste Generalprobe für die anstehende Segelregatta am Samstag durchzuführen.

FR, 09.10.2015 10:00 Treffpunkt

 09:30 Workshop

 16:00 Feierabend

 19:00 Aperitivo

- im Planungsgebiet
 - Reparaturarbeiten an den Palettenbooten
 - Besuchern das Projekt erklären
 - Betreuung der Kinder mit den Palettensegelbooten
 - Adaptierung der Mehrzweck-Module
- anschließend gemeinsames Abendessen



Zeitplan

Tag 10

Leider startet der vorletzte Tag des Workshops, welcher zugleich der letzte Tag der Barcolana (Segelregatta) ist, mit heftigen Winden um die 100 km/h. Da die Wettervorhersagen Windstärken bis zu 150 km/h prognostizieren, muss ein weiteres Mal aus Sicherheitsgründen der Ablauf der Palettensegelboot-Regatta umstrukturiert werden.

Bevor eine Lösung für den „Enter | Cup“ erarbeitet werden konnte, mussten erst einmal alle Segelüberdachungen endgültig abgehängt werden. Die starken Bora-Winde stellen ein zu großes Risiko für Mensch und Installation dar.

Trotz der unangenehmen Bedingungen finden überraschend viele Leute den Weg in den Porto Vecchio und besuchen die Installation. Während das Projekt von allen Beteiligten, auch von den Studenten, in verschiedenen Sprachen erläutert wird, tüftelt man im Hintergrund an einer Lösung betreffend der Kinderregatta, denn sowohl die ursprüngliche als auch die alternative Streckenführung wurden einerseits durch falsch parkende Autos verstellt und andererseits stellten die heftigen Sturmböen eine zu massive Gefahr dar. Aus diesem Grund wurde eine stark verkürzte Strecke definiert.

Leider musste man auch auf die geplanten Zwischenstationen der Palettensegelboot-Regatta verzichten, da es bei den äußeren

Bedingungen unmöglich gewesen wäre, Zetteln mit Aufgabenstellungen zu verteilen, ohne dass diese dann vom Winde verweht würden.

Man trotzte dem Wetter und zog die Sprintvariante der Kinderregatta durch, die einen großen Erfolg bedeutete. Die Begeisterung bei Groß und Klein war enorm. Die meisten Teilnehmer oder deren Eltern waren durch dieses Event gar zum ersten Mal in ihrem Leben im Alten Hafen und erlebten diesen als wunderbaren Ort, wo viel Freude und Leben herrscht bzw. herrschen kann.

In der Zwischenzeit wurde im Kreise des Design.Build-Teams auf Hochtouren gearbeitet, um die Ausstellung eines Salzburger Studenten von der Akademie der bildenden Künste Wien (Alois Hehenberger) auf die Beine zu stellen. Nach einigen anfänglichen Problemen mit der italienischen Bürokratie konnte man die Ausstellung „On Unexpected Paths“ schließlich in den Räumlichkeiten des Museums „Centrale Idrodinamica“ ermöglichen.

SA, 10.10.2015

10:00	Treffpunkt
09:30	Workshop
14:00	Enter Cup
18:00	Ausstellung
21:00	Feierabend
22:00	Aperitivo

- im Planungsgebiet
- Reparaturarbeiten an den Palettenbooten
- Abbau der Segelüberdachung aufgrund des starken Windes
- Besuchern das Projekt erklären
- Betreuung der Kinder mit den Palettensegelbooten
- Entwurf und Aufbau einer weiteren Ausstellung
- Kinder-Regatta mit den Palettensegelbooten
- On Unexpected Paths (Alois Hehenberger)
- anschließend gemeinsames Abendessen



Zeitplan

Tag 11

Schneller als erwartet war er nun da. Der letzte Tag des Workshops.

Doch auch an diesem Tag war in aber vor allem um die Installation sehr viel los. Der letzte Tag der Barcolana endete mit der großen Segelregatta, an der ungefähr 2.000 Boote teilnahmen. Dies lockte sehr viele Menschen in den Porto Vecchio, da man von dort eine gute Sicht auf das Geschehen auf dem Wasser bekommt.

Da die Installation auch über eine Aussichtsplattform verfügt, war dies natürlich ein begehrter Punkt. Während die Erwachsenen die Regatta am Wasser beobachteten, spielten die Kinder mit den Palettensegelbooten und veranstalteten ihre eigene Barcolana.

Zeitgleich zu diesen Geschehnissen, musste man leider mit den Abbauarbeiten der Installation beginnen. Palette für Palette bzw. Fahne für Fahne wurde die Installation langsam aber sicher kleiner, bis am Ende nur noch zwei leere Container zwischen drei kahlen Baustellengerüsten und einem Stapel von Paletten übrig blieb.

Mit der traurigen Gewissheit, dass die Arbeit der letzten Wochen nun wieder entfernt wurde, bleibt trotzdem die Hoffnung, dass dieses Projekt nicht umsonst war und den Menschen, welche die Installation besucht haben, eine Botschaft vermittelt hat. Nämlich, dass jeder etwas verändern kann, wenn er will, und dass wir gerade in diesem totgeglaubten Gebiet, welches von Potenzial nur so spriebt, mit weiteren Interventionen etwas ändern können.

SO, 11.10.2015 10:00 Treffpunkt
 09:30 Workshop
 18:00 Abfahrt

- im Planungsgebiet
- Besuchern das Projekt erklären
- Abbauarbeiten
- Road to Vienna



7.3 Fotodokumentation Aufbauphase





Aufbauphase

Die viertägige Ausführungsphase startete täglich mit einem kurzen Briefing, bei dem die Arbeiten eingeteilt wurden. Dies ermöglichte einen schrittweisen Aufbau der Installation durch die Studenten, auch wenn oftmals improvisiert werden

musste, was jedoch für alle Beteiligten kein Hindernis bedeutete. In erster Linie wurde größtes Augenmerk auf die Arbeitsvorbereitung gelegt. Einzelne Teile wurden vorgefertigt, um sie später, nach erfolgter Paletten- und Containeranlieferung, nur

mehr zusammenfügen zu müssen. Während der Aufbau der Baustellengerüste zu 90% durch qualifiziertes Personal erfolgte, wurden alle weiteren Arbeiten ausschließlich durch das Workshop-Team umgesetzt.

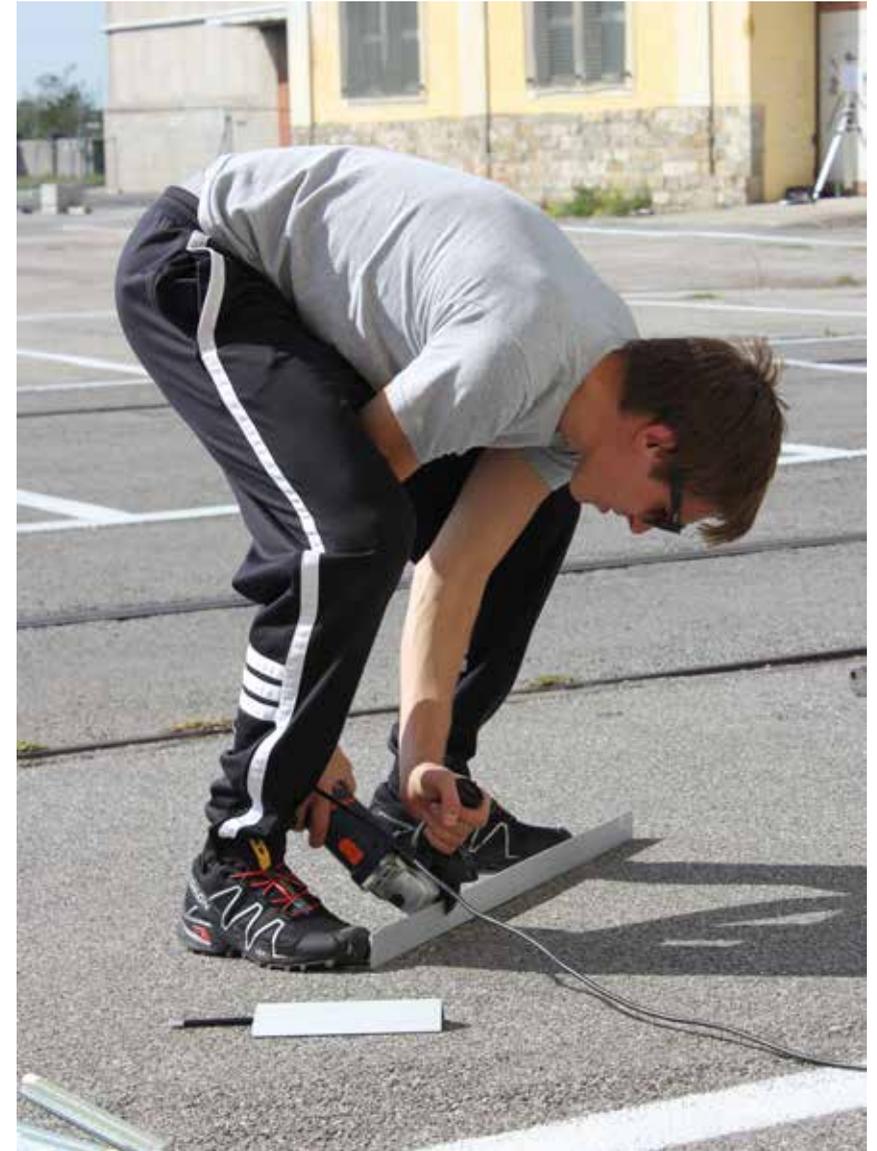
Aufbauphase





Aufbauphase





Aufbauphase





Aufbauphase





Aufbauphase





Aufbauphase





Aufbauphase





Aufbauphase





Aufbauphase





Aufbauphase





Aufbauphase





Studentenentwurf





Studentenentwurf

Da bei einem Design.Build Workshop der Entwurf einen wichtigen Teil des Ganzen ausmacht, bekamen die Studenten die Aufgabenstellung, ein mobiles, temporäres Hybrid zu planen. Dieses sollte aus mehreren Modulen bestehen, welche

einzelnen, aber auch als zusammengefügte Konstellation funktionieren.

Für den Entwurf und Bau hatten die Studenten lediglich zwei Tage Zeit. Nach intensivem Gedankenaustausch entstand noch am ersten Tag ein Entwurf, welcher

auf einer Spanplatte, die als „Skizzenpapier“ diente, gezeichnet wurde.

Ergebnis war ein Hybrid, bestehend aus drei Modulen, mit den geforderten Funktionen, Stehpult, Bar, Sitz- und Essgelegenheit, Info-Point und Arbeitsfläche.

Studentenentwurf





Studentenentwurf





Eröffnung





Eröffnung

Auf drei abreibsintensive Aufbautage folgte die vom Triestiner Bürgermeister Cosolini und einigen Vertretern der Hafenbehörde bzw. dem Organisationskomitee der Fuori Regata organisierte offizielle Eröffnung der ersten Installation von Enter | Porto Vecchio. Nach einer kurzen Präsentation und Begehung der Installation

ließ man schließlich die Korken knallen und stieß auf die erfolgreich abgeschlossene Realisierung der ersten baulichen Intervention innerhalb des Hafengebiets seit 1945 an. Die TU Wien wurde bei der Eröffnung von David Calas vertreten.

Eröffnung





Betriebsphase

Betriebsphase

Von Samstag, den 3. Oktober, bis zum Ende der Barcolana, am Sonntag, den 11. Oktober, war die Installation für Besucher geöffnet. Präsentationen des Projektes in den Räumlichkeiten des Museums „Centrale Idrodinamica“ oder auch direkt bei der Installation und Führungen durch diese lockten viele Interessenten verschiedenster Nationalitäten in das Hafengebiet. Das Rahmenprogramm beinhaltete unter anderem Ausstellungen und eine kleine Segelregatta aus Palettenbooten.

Weiters gab es Werkzeugwände, an denen Sportgeräte und Instrumente zur freien Verfügung standen bzw. partizipative schwarze Wunschtafeln, auf denen Meinungen und Wünsche für den Porto Vecchio geäußert werden konnten.

Aufgrund der zeitweise sehr starken Bora-Winde mit Windstärken bis zu 150 km/h, mussten die Segelüberdachungen an einigen Tagen aus Sicherheitsgründen demontiert werden, wodurch das Erscheinungsbild der Installation stark verändert wurde.





Betriebsphase





Betriebsphase





Betriebsphase





Betriebsphase





Betriebsphase





Betriebsphase





Betriebsphase





Betriebsphase





Betriebsphase





Round Table



Round Table

Im Laufe der Betriebsphase wurde ein Round Table organisiert, an dem mehrere Architekten aus Italien und Österreich teilnahmen - darunter auch Architekt Giovanni Damiani, welcher das Museum „Centrale Idrodinamica“ renovierte. Dieser

Expertenrunde wohnten auch noch Vertreter der Hafenbehörde bzw. der Fuori Regata sowie Studenten bei.

Besprochen wurde in erster Linie die Installation, welche nach langer Zeit endlich wieder die Triestiner in das schöne

Hafengebiet brachte. Ein weiterer Hauptgesprächspunkt war die Entwicklung des Hafens in den letzten Jahren und die Möglichkeiten in der Zukunft bzw. die Erschwernisse durch Bürokratie, Wirtschaft und die Bausubstanz.



Round Table





Enter | Cup



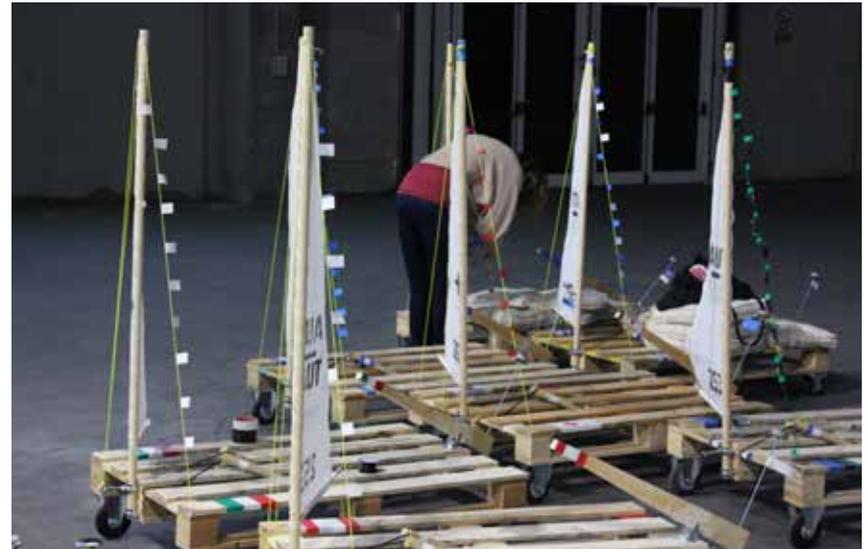


Enter | Cup

Eines der Highlights der Betriebsphase war der Enter | Cup – eine Segelregatta für Groß und Klein. Diese fand jedoch nicht auf Wasser, sondern auf Land statt.

Aus gewöhnlichen Euro-Paletten wurden mit Rollen und Lenkung kleine Gefährte konstruiert, mit welchen man sich auf der Straße fortbewegen konnte. Durch ein symbolisches Segel am „Bug“ der Paletten wurde die Beziehung zum Wasser nochmal unterstrichen, wodurch die Fahrzeuge den Namen „Palettensegelboot“ bekamen. Während der gesamten Zeit der Installation konnten die Boote getestet werden. Verbesserungsvorschläge wurden sofort umgesetzt. Nach dieser Testphase unter der Woche kam am Wochenende der lang-ersehnte Showdown. Nämlich der Enter | Cup, welcher in mehreren Durchgängen den bzw. die Sieger hervorbrachte. So viel Leben und Freude gab es seit vielen Jahrzehnten nicht mehr im Porto Vecchio. Auch der Segel-Star, America's Cup Gewinner Paul Cayard, war von den Palettensegelbooten sichtlich begeistert.

Enter | Cup





Enter | Cup





Enter | Cup





Enter | Cup





Enter | Cup





Ausstellungen



Ausstellungen

Da bei den Umfragen ermittelt wurde, dass die Triestiner großes Interesse an Ausstellungen haben, durften diese natürlich bei der Installation auch nicht fehlen.

Für die Unterbringung dieser Funktion wurden die beiden Schiffscontainer definiert.

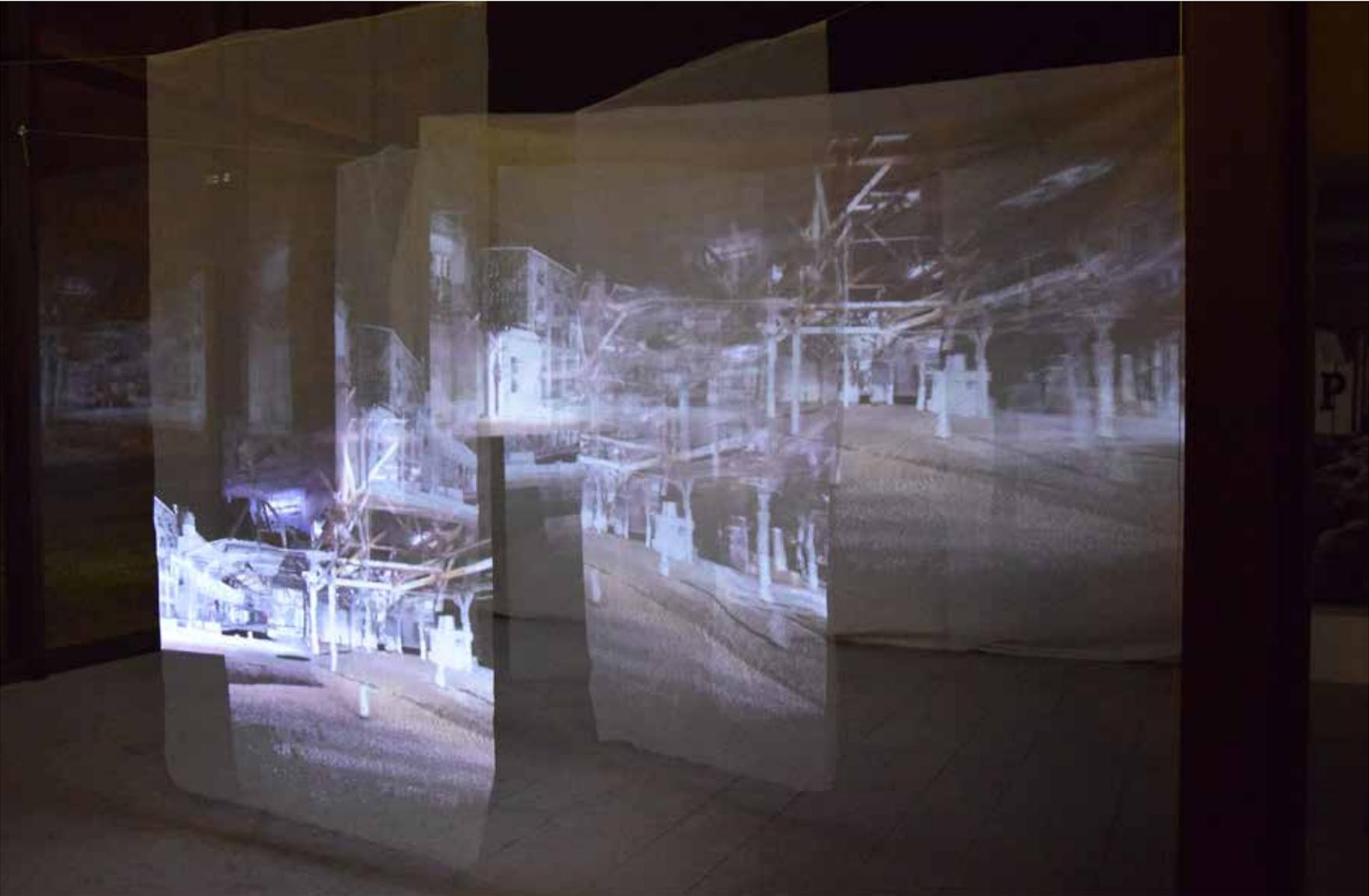
Es konnten für die Dauer des Events zwei Organisationen gewonnen werden, welche den Besuch des Hafengebiets um eine weitere Komponente interessanter machten.

Neben der „Immaginario Scientifico“ und der „Makedemia“, welche mit 3D-Druckern

erzeugte Exponate präsentierte, wurden auch Werke zweier österreichischer Künstler ausgestellt. Einerseits interessante Bilder von Wojciech Kruczynski, andererseits ein revolutionäres 3D-Punktwolken-Projekt von Alois Hehenberger.

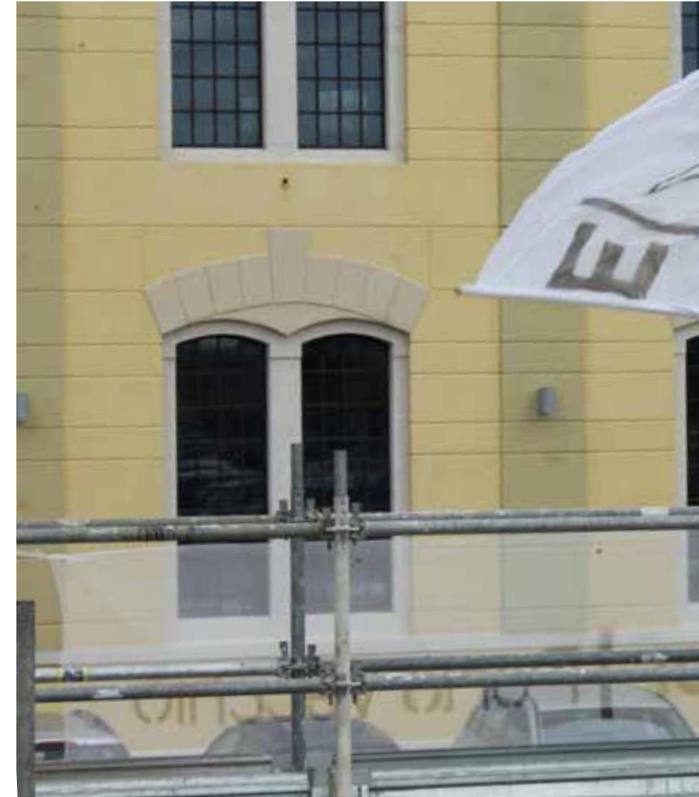


Ausstellungen





Abbauphase



Abbauphase

Nach 11 Tagen fand mit der großen Segelregatta der Höhepunkt und zugleich der Schlusspunkt der Barcolana statt. Somit ging auch die Betriebsphase von Enter | Porto Vecchio zu Ende und die Installation musste wieder abgebaut werden, was mit



viel Wehmut erfolgte. Die Module wurden auseinandergenommen, die Segelüberdachungen wurden demontiert und abschließend wurden die zweckentfremdeten Paletten, Container und Gerüstelemente wieder abgeholt.



Aufbauphase





Aufbauphase





7.4 Partizipation während der Installation

Partizipative Freecards

Partizipative Freecards

Im Zuge der Betriebsphase der ersten Installation von „Enter | Porto Vecchio“ setzte man wie schon bei der Mini Maker Faire Messe auf partizipative Instrumente. Ähnlich wie im Mai, als man partizipative Visitenkarten unters Volk brachte, waren es diesmal Kärtchen im Postkartenformat im Stile der beliebten Freecards.

Ziel war es, die Ideen der Bevölkerung für den alten Hafen herauszufinden. Neben dem schon bekannten „Enter“ und einem langen senkrechten Balken hatte man genug Platz, um seinen Überlegungen, Wünschen und Vorschlägen für die Zukunft des Porto Vecchio Ausdruck zu verleihen. In welcher Form dies geschehen sollte, stand jedem frei.

Großteils waren es Texte, welche auf die Kärtchen geschrieben wurden. Diese waren auf verschiedenste Weise formuliert. Manch einer definierte klipp und klar in wenigen Worten, woran es im Hafengebiet mangelt:

„Sozialer Wohnbau“

Andere – so scheint es – konnten vor Ideen gar nicht mit dem Schreiben aufhören. Leider nutzten die wenigsten das Medium der Zeichnung.

Mal wurden Wünsche auf englisch geäußert wie zum Beispiel das Kärtchen rechts oben:

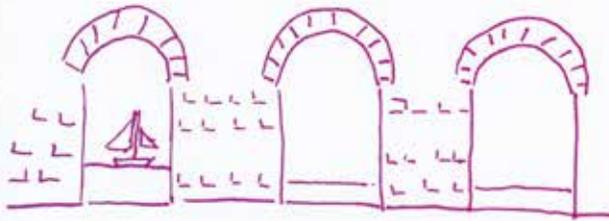
„Shared living für Generationen - eine Mischung von alt und jung“

Oder es wurden Botschaften übermittelt, die zum Nachdenken anregen sollen:

„Denken wir mal an das Leben, das es damals hier gab...ich hoffe, etwas wird sich wirklich konkretisieren...“

In Summe sammelte man innerhalb von zwei Tagen knapp 80 Ideen und Wünsche. Und man hat ganz klar erkannt, dass der Porto Vecchio den TriestinerInnen sehr am Herzen liegt.

Enter



(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

Enter

shared living for
generations - a
mix of old & young

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

Enter

Pensare alla vita che
c'era qua dentro
Spero che si concretizza
davvero qualcosa

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

Enter

HOUSING SOCIALI

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

Partizipative Freecards

Enter

VILLAGGIO TURISTICO
E
COMMERCIALE
CON PARCHI PER
BAMBINI

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

„Ferien- und Handelsgebiet mit Parks für Kinder“

Enter

Costruire una
pista ciclobole
dedicata al
ciclismo e
cicloturismo

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

„Einen Radweg für Radsportler und Radtouristen“

Enter

- Scienze
- Museo del Mare
- Attività marittime
- Porto Nautico
- Alberghi (Pochi)
- alloggi x student

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

- „- Wissenschaft
- Museum des Meeres
- Schifffahrt
- Nautischer Pol
- Hotels (wenige)
- Studentenheim“

Enter

Vi ringrazio per la vostra
iniziativa e progetto.
Dino le mie idee attese
oltre ad incentivare il
traffico di non, ma
stanno tipo, oppure di
penso con gli armeni e
esumeni, un polo turistico.

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

„Ich bedanke mich bei euch für eure Initiative und euer Projekt. Ich werde meine Meinung als Bürger sagen, dass sowohl der Schiffsverkehr angekurbelt werden soll, als auch dass eine Anlage wie das Aquarium von Genova als touristischer Hotspot geschaffen wird.“

Partizipative Freecards

Enter

Il futuro di questi
spazi deve essere
dedicato a e riattivato
con nuove tecnologie e
per divertimento, tipo il
porto che ho visto a
Liverpool !!! AUGURI

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

„Die Zukunft dieser Räume soll sich neuen Technologien und der Unterhaltung widmen und durch diese reaktiviert werden, wie der Hafen, den ich in Liverpool gesehen habe. - Alles Gute“

Enter

Spesso che lo spazio
veniva riqualificato
totalmente. Vorhandene
Magazine mit aufgearbeitet
bestehen aktivierend durch
Commerces für die städtische
touristische e urbaner
prete 9.10.2015

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

„Ich hoffe das Gebiet wird komplett renoviert. Durch die Wiederverwendung der schönen existierenden Magazinen und die Aktivierung von Handel, touristischer und urbaner Entwicklung
Danke 9.10.2015“

Enter

UN APPARTAMENTO
MOTO X MIO

Giada

(aperto anche alle
Associazioni!)

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

„Eine Wohnung für mich
- Giada
(auch für Vereine zugänglich)“

Enter

CENTRO SPORTIVO DI
ATTIVITA' LEGATA AL MARE
VELOTA', WINDSURF, CANOA,
CANOA PAGAIO, ECC...

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

„Sportzentrum für Aktivitäten mit dem
Meer verbunden: Segeln, Windsurfing,
Kanu, Rudern, etc.“

Partizipative Freecards

Enter

Museo del Mare
Accademia del Mare
Istituti Nautici
Centri turistici
collegati alle città

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

Enter

TRASFORMARE IL PORTO
VECCHIO NEL CAMPUS
EUROPEO DEL TEMPO LIBERO

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

Enter

SPAZI
TURISTICI E
COMMERCIALI
+ MARINE E
BALNEAZIONE

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

Enter

Spesi x
Associazioni
!

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

Enter

Un grande centro
diviso a settori
specifici per
il divertimento,
l'ospitalità, lo
shopping, lo studio
con arrivo di navi
bianche e
(la tua idea per il PortoVecchio) *e altre*
(your idea for PortoVecchio)

Enter

- 1) UNA MARINA.
- 2) L'ISTITUTO NAUTICO.
- 3) ALBERGHI
- 4) CENTRI BENESSERE.
- 5) UN GRANDE ACQUARIO.

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

Enter

RESTITUITO ALLA
CITTÀ

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

Enter

TEATRI
SALE PER MOSTRE
MUSEI
ATELIER

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

Partizipative Freecards

Enter

PRATI VERDI
E
ALBERI

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

Enter

RESTAURARE
ANCORA
IL
PORTO

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

Enter

Aparto alle attività
ze con spazi espositivi
e creativi per adulti e
bambini - Appena fluttuare
olla splendori vicinaria
del mare per il porto e nell'

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

Enter

CHE LO SPAZIO VENGA
RIQUALIFICATO IL PIÙ PRISTINO
POSSIBILE E SIA AD USO E
CONSUMO DEI CITTADINI E
DEI TURISTI. GLI EDIFICI
MI PIACEREBBE RIMANGANO
COME SONO QUINDI SOLO
RESTAURATI. L'AMBIENTE È
MAGNIFICO E LA POSIZIONE

(la tua idea per il PortoVecchio) SPECIALE,
(your idea for PortoVecchio)

Enter

Giuste 9/10/2015:

È un po' molto bello
peccato che le strutture
sono abbandonate
Si potrebbe utilizzare
con la delle strutture
per le coperture

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

Enter

UN BEL MUSEO DEL
MARE

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

Enter

UNIVERSITA'
EUROPEA

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

Enter

UN CAFÉ
SOLO CON
"DENA MAMA"

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

Partizipative Freecards

Enter



(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

E' ANCHE MIO

Enter

Realizzazione di aree x lo svago (finte x skateboard - cinema all'aperto - finte ciclabili), aree di aggregazione (cinema, laboratori artigianali, sale da ballo)
Realizzazione di B&B e hotel, negozi di artigianato, laboratori artistici. Bar e ristoranti

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

Enter

create apartments in the big buildings and cafés/restaurants/shops in the smaller ones

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

tifici ed etnici. Zone di sosta per viaggiatori che fanno in crociera. Sostituzione di una città-universitaria
giardini e spazi verdi. Aree libere per i cani

Enter

Exhibition spaces

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

Enter

My idea for PortoVecchio
is any structure for
the young of the city

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

Enter

1) Mercato con più dolci e lavanderia
2) Servizio pubblico

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

Enter

make a big dance
floor in the big hall
with a stage for an
~~orchestra~~ orchestra

(la tua idea per il PortoVecchio)
(your idea for PortoVecchio)

7.5 Resümee

Aufbauphase

Noch vor der Aufbauphase wurde mit Zeitplänen, Werkzeug- und Materiallisten bzw. Bauablaufplänen die Realisierung der Installation bis ins kleinste Detail vorbereitet. Im Endeffekt kam dann doch alles anders als erwartet.

Da in vielen Bereichen terminliche Abmachungen seitens der italienischen Vertragspartner nicht eingehalten werden konnten, wie der verspätete Anschluss an das Stromnetz oder Materiallieferungen, die sich sogar um einen ganzen Tag verzögerten, musste improvisiert und die einzelnen Arbeitsschritte verändert werden.

Trotz vieler Erschwernisse konnte mit Hilfe der Studenten des Design.Build Workshops und wertvollen Tipps des Workshopleiters in kürzester Zeit der Entwurf wie geplant 1:1 realisiert werden. Durch die Wetterkapriolen musste aus Sicherheitsgründen jedoch die Installation des Öfteren adaptiert werden, da einige Befestigungen den 150 Stundenkilometer Winden nicht standhielten bzw. die Überdachung aus Segeln ein zu großes Risiko für Mensch und Installation darstellte.

Der Studentenentwurf, welcher als Aufgabe ein mobiles Hybrid aus mehreren Modulen voraussetzte, wurde von den fünf Studenten in Rekordzeit optimal ausgearbeitet und realisiert. Dieses Mehrzweckmöbel wurde im Laufe der Bespielung der Intervention weiter adaptiert und fand in vielen Bereichen seine Anwendung.

Bespielung der Intervention

Insgesamt neun Tage war die Installation „Enter | Porto Vecchio“ für die Besucher geöffnet. Die Begeisterung für die Idee und der respektvollen Herangehensweise an dieses Thema war enorm.

In diesem Zeitraum wurden unterschiedliche Attraktionen geboten. Ausstellungen zweier Organisationen (Immaginario Scientifico und Makedemia) aus dem Bereich „Neue Technologien“ weckten das Interesse der Bevölkerung. Weiters gab es zwei Ausstellungen von österreichischen Künstlern (Wojciech Kruczynski und Alois Hehenberger), die in den Schiffscontainern stattfanden. Ein weiteres Highlight waren die kleinen Segelboote aus Paletten, welche Kindern aber auch Erwachsenen viel Freude bereiteten. Passend dazu wurde eine Segelregatta mit diesen Palettensegelbooten veranstaltet, bei der Teile des Hafengebiets von den Besuchern auf spielerische Weise erkundet werden konnten. Mit diesem Mittel gelang es, erstmals seit vielen Jahrzehnten Leben und Freude in den Porto Vecchio zu bringen. Für den Großteil der Leute, die dadurch Teil des Projektes Enter | Porto Vecchio wurden, war dies der erste Besuch des alten Hafens in ihrem Leben. Die Triestiner waren begeistert, dass endlich etwas passiert, mit dem scherzhaften Zusatz, dass „wieder erst die Österreicher nach Triest kommen müssen, damit sich etwas verändert“. Somit wurde ein Grund geboten, das Hafengebiet wieder zu besuchen, um sich mit eigenen Augen der Schönheit und des Potenzials dieses Areals bewusst zu werden.



Tag 01 | 01.10.2015 10:27 Uhr



Tag 02 | 02.10.2015 13:35 Uhr



Tag 02 | 02.10.2015 16:55 Uhr



Tag 02 | 02.10.2015 18:57 Uhr



Tag 03 | 03.10.2015 13:59 Uhr



Tag 04 | 04.10.2015 19:02 Uhr

8.

**Enter | Presse
Rezensionen**

Einladung

„ Invito anche tutti voi a provare questo nuovo mezzo (il treno per il Porto Vecchio, *ndr*). Per fare un giro...

[...]

Oppure per partecipare a „Enter | Porto Vecchio“, il progetto di riattivazione partecipata del Porto Vecchio, ideato e promosso dall'Università Tecnica di Vienna. “

Roberto Cosolini, Sindaco di Trieste
Facebook - Roberto Cosolini (ri-postato),
02.10.2015

„ Ich lade euch alle ein, dieses neue Verkehrsmittel zu benutzen (der Zug in den Porto Vecchio, *Anm. d. Red.*) um eine Tour zu machen...

[...]

Oder um an „Enter | Porto Vecchio“ teilzunehmen, dem Projekt für die partizipative Reaktivierung des Porto Vecchio, gefördert von der TU Wien. “

Roberto Cosolini, Bürgermeister Trieste
Facebook - Roberto Cosolini (geteilt),
02.10.2015

Roberto Cosolini

POST DELLE PERSONE CHE VISITANO LA PAGINA

Jonathan Cyprie
Oggi alle 11:52

Domanda facile facile perché invece di imbarbarire continuamente s... Altro...

Mi piace · Commento

Arno Jeroch
Mè alle 23:43

<http://www.torbox.com/visit>
067656270627190

Mi piace · Commento

Manca Lucia Degrazi
Mè alle 15:33

Ma non male che avete concesso l'AA con reddito... almeno così pare nel vostro...

Mi piace · Commento

Roberto Cosolini ha aggiunto 2 nuove foto
2 ore · 4

QUEST'ANNO LA BARCOLANA POTRETE FARLA IN TRENTO
No, non la rogata, ma la visita al Villaggio della Barcolana, che si estende e viene ospitato anche in Porto Vecchio, insieme a eventi ed esposizioni. E così è il modo migliore di evitare in Porto Vecchio se non a bordo di una canoa? Non è un treno merci e neppure una infrastruttura portuale, ma una piccola Litorea del '57, questa che collegava Civitave e Udine. Venerdì 2 ottobre ci sarà il viaggio inaugurale e non vedo rota di sarto su per entrare in Porto Vecchio.

INVITO ANCHE TUTTI VOI A PROVARE QUESTO NUOVO MEZZO
Per fare un giro e ripianare a rivivere il Mitico Bano di Porto Vecchio. O magari per visitare la Centrale idroelettrica, recentemente rinnovata, che proprio in questi giorni ospiterà una rassegna di cine e cartelli sulle Bava e fopica del maestro Michelangelo Piòlombo: "Treno Parabus". Oppure per partecipare al "Biker (Porto Vecchio)", il progetto di riabilitazione partecipata del Porto Vecchio, ideato e promosso dall'Università Tecnica di Vienna.

Sarà anche un buon sistema per evitare il traffico in città in quei giorni, perché permette di utilizzare i parcheggi gratuiti di Porto Vecchio e giungere comunque in centro in pochissimi minuti.

A questo link trovate tutte le notizie sul treno e sugli eventi in Porto Vecchio (e non solo): http://bit.ly/Barcolana_nole_idea

Recenti
2016
2015
2014
2013
2012
2011
2010

Crea una Pagina

Roberto Cosolini

Partito Democratico · 58 piace

giungere comunque in centro in pochissimi minuti.
A questo link trovate tutte le notizie sul treno e sugli eventi in Porto Vecchio (e non solo): http://bit.ly/Barcolana_nole_idea

VIDEO

POST DELLE PERSONE CHE VISITANO LA PAGINA

Jonathan Cyprie
Oggi alle 7:52

Concedere facile facile perché invece de imbarbarire continuamente s... Altro...

Recenti
2016
2015
2014
2013
2012
2011
2010

Crea una Pagina



Porto di Trieste: la Bora promuove ulteriormente le sinergie in Porto Vecchio

TRIESTE - Le iniziative promosse in Porto Vecchio per la Barcolana 2015 hanno approfittato della Bora per annodarsi ancora di più strettamente con quanto accade in città.

Negli spazi della Sala Conferenze della Centrale Idrodinamica, ai laboratori per i ragazzi, ispirati al Terzo Paradiso di Michelangelo Pistoletto, organizzati dall'associazione Gruppo Immagine, in collaborazione con So Fresh e spazio artecontemporanea, si sono aggregati i laboratori Mini Barcolana - Isobariumollare di FiumeReggia e makeAdema (iniziativa prevista in Porto Rosso) e i laboratori per bambini Raced lab, organizzati da Immaginario Scientifico, nell'ambito del progetto Enter! PortoVecchio.

In questo modo, le strutture e forme create dai ragazzi e i materiali di recupero per andare a formare il simbolo creato dal Maccor per promuovere un nuovo equilibrio tra uomo e natura, hanno aperto un proficuo dialogo con le banche di carta speciale Flysch, che avrebbero dovuto galleggiare nella vasca più interna di Fottorosso, e che invece sono andate a formare un mare di imbarcazioni attorno al Terzo Paradiso.

Proficua anche l'alternanza degli incontri e delle visite guidate: i visitatori hanno potuto infatti godere delle spiegazioni dei volontari di Italia Nostra sulle sale macchine della Centrale Idrodinamica, dei volontari del Gruppo Fai Giovani del Friuli Venezia Giulia sulla mostra "Borea e i suoi mondi - passato e presente del vento di Trieste" e degli studenti dell'Università Tecnica di Vienna, che hanno illustrato "Enter! Porto Vecchio", il loro progetto di istituzione partecipata per questi luoghi.

Dagli spazi della Centrale Idrodinamica hanno potuto godere anche i partecipanti alla passeggiata cinematografica "Esterno Giorno" progetto che nasce da un percorso composto da Casa del Cinema (capofila), Delegazione FAI di Trieste, Online degli Architetti PPC della provincia di Trieste, Associazione Kinoteq e Later Saveria Sociale, in collaborazione con Studio Sindacelli, Divulgando, Trieste Social, Discover Trieste, FiumeReggia e grazie a una proiezione tecnica di Key The Village, e gli immaginari internazionali, ospiti di Discover Trieste, che hanno partecipato, insieme alla community locale all'Insieme promosso da IgrFS.

ORARI DI DOMANI DOMENICA 11 OTTOBRE

TRENO SPECIALE
dalle 7:00 alle 19:00 con corse ogni 15 minuti

Prima corsa in partenza dal Molo IV (tema corse in partenza dal Maccor 26)

BOREA E I SUOI MONDI - PASSATO E PRESENTE DEL VENTO DI TRIESTE
dalle 10:00 alle 19:00, Visite guidate a cura del Gruppo Fai Giovani del FVG: alle ore 11.00, alle ore 15:00 e alle 17:00

REBIRTHAL TERZO PARADISO
dalle 10:00 alle 19:00, Laboratori: dalle 15:00

"ENTER! PORTOVECCHIO"
dalle 10:00 alle 19:00, Enter! FiumeReggia: dalle ore 16:00

COME ARRIVARE IN PORTO VECCHIO
Domenica 11 ottobre si potrà accedere al Porto Vecchio di Trieste:
In auto: Esclusivamente da viale Miramare, ingresso prima del Ponte della Ferrovia di Barcola Parcheggio auto gratuito al Molo Zero. Non sarà possibile accedere al Porto Vecchio dal varco (possibilità di raggiungere il centro città con il treno speciale).
Con il treno speciale dal parcheggio del Molo IV in base aree 6 e 36 (auto speciali di accesso al Porto Vecchio aperte nei pressi del Ponte della Ferrovia di Barcola).
A piedi e in bici
Dal varco reinterstate il Silos (Stazione FS)

Foto: Fabrizio Giraldi

Leggi anche:

1. [Autorità portuale di Trieste: le attività per Barcolana 2015](#)
2. [Michelangelo Pistoletto porta il Terzo Paradiso nel Porto Vecchio di Trieste](#)
3. [Dopo la Trieste, anche il lago con l'Artista](#)
4. [Porto di Trieste: per il Porto Vecchio previsto tre ritorni ad agosto](#)
5. [Dopo la Trieste, iniziative di accoglienza dal molo: le iniziative al Porto Vecchio](#)

Share E&L: <http://www.sharable.it/?p=33156>

**Über die positiven Synergien
Il Nautilus, 10.10.2015**

„Hafen von Triest: die Bora unterstützt die Synergien in Porto Vecchio“

Es folgt die Beschreibung der Organisation der Veranstaltungen und Führungen innerhalb und außerhalb der Centrale.

HOME CRONACA SPORT ITALIA E MONDO TEMPO LIBERO FOTO VIDEO RISTORANTI ARTE E APPALTI ANNUNCI CASA LAVORO

Sai in: Archivio » Il Piccolo » 2015 » 10 » 13 » Le 286 corse della Bora...

Le 286 corse della littorina in viaggio nel Porto vecchio

di Luca Saviano a TRIESTE Il bilancio finale della Barcolana è da sempre il frutto di operazioni algebriche che tengono conto delle classifiche e di una lunga schiera di dati numerici. Non è sufficiente tenere sotto controllo la colonna dei costi e quella dei ricavi della manifestazione, come non basta affidarsi unicamente alla riuscita tecnica della regata. La Coppa d'Autunno è diventata una scommessa di vita che però non si esaurisce nello spazio riservato alle sfide in mare. Negli anni si è trasformata anche in un evento di terra, capace di infiltrarsi fra le vie e le piazze cittadine e di alimentare un reddito economico, turistico e culturale senza eguali. Lo stesso presidente della Sivaq Miga Galuz sembra essersi giocato la carta del grande avvenimento, capace di contenere al suo interno un microcosmo di iniziative e appuntamenti da "boom" alla città. La costantità della Barcolana sulla quale solitamente si spendono i titoli dei giornali è legata al numero delle vele che solcano il Golfo di Trieste nella seconda domenica di ottobre. Non appena la prima imbarcazione ha superato la linea del traguardo, però, lo sguardo degli addetti ai lavori è stato rivolto agli altri centinaia di tassisti che compongono il mosaico della regata velica più affollata del Mediterraneo. Al Delfino Verde sono stati chiesti gli attenditori nelle giornate antecedenti la regata. Le due corse supplementari con partenza da Trieste e da Muggia sono state ampiamente sfruttate nella giornata di venerdì, mentre sono saltate alla vigilia della Barcolana a causa dei forti venti di Bora. Altri numeri hanno premiato la grande novità di quest'anno, rappresentata dal treno storico Ad 803 che ha collegato l'area del Porto Vecchio al Molo IV, Costruita nel 1957, la vecchia littorina ha effettuato 286 corse, trasportando 20.600 passeggeri in soli nove giorni di operatività. Il vecchio scalo marittimo è stato il centro anche di altri appuntamenti, quali la mostra "Borea e i suoi mondi" (che rimane visitabile da giovedì 15 a domenica 18 ottobre, dalle 10 alle 17), l'installazione inedita del Terzo Paradiso del maestro Michelangelo Pistoletto e il progetto Enter! Porto Vecchio, ideato dall'Università Tecnica di Vienna e da un gruppo di professionisti. La stessa Centrale idrodinamica, aperta per l'occasione fino alla mezzanotte, ha attratto la curiosità di migliaia di persone. Gli operatori del Fai Giovani Fvg e di Italia Nostra, che hanno collaborato con l'Autorità portuale per gestire l'attività, hanno registrato un crescente interesse verso quest'area che è stata momentaneamente restituita alla città. A pochi passi dal Molo IV, in corso Cavot, il magazzino delle idee ha registrato 3.800 presenze in una settimana, con un picco di un migliaio di visitatori solo di sabato. L'allestimento di Barcolanalab, con esposizione dei modelli navali, le mostre fotografiche e i diversi laboratori per studenti, si è rivelato una mossa vincente che verrà replicata nelle prossime edizioni. Nelle due mattinate di apertura straordinaria dedicate alle scuole, il mercoledì e giovedì, sono stati 172 gli studenti a salire sul Faro della Vittoria gestito dalla Provincia. Nella giornata di sabato solo 91 persone hanno raggiunto la sommità del faro, che è stato progressivamente chiuso, a partire dall'anno più alto, a causa delle forti raffiche di vento, mentre il vero boom di visite si è registrato nel giorno della Barcolana, con l'arrivo di 303 persone. © RIPRODUZIONE RISERVATA

13 ottobre 2015 | [In](#)

**Synergien, Zug und Rekordbesuch
Il Piccolo, 04.10.2015**

Die triester Tageszeitung listet die Ergebnisse der gemeinsamen Reaktivierung des Porto Vecchio auf. Im Detail wurde festgestellt, dass in 9 Tagen 20.600 Personen, mit 286 Fahrten des Zuges, den Bereich der Installation besucht haben.

QUOTIDIANI LOCALI LAVORO ANNUNCI ARTE E APPALTI CRONACA GUIDA TV VERSIONE DIGITALE SEGUICI SU

+18°C

CONFINI: TRIESTE GORIZIA MONFALCONE MUGLIA GRADO DIMO-HURDANO GORIZIANO TUTTI I COMUNI

HOME CRONACA SPORT TEMPO LIBERO ITALIA MONDO FOTO VIDEO RISTORANTI ANNUNCI LOCALI PRIMA

SI PARLA DI PROFUMI ORIGINALI TERMIANO COMUNALI 2015 FEBBERIA BORA CITTA' METROPOLITANA PORTO BASKET BAROLO 47

Sai in: TRIESTE > CRONACA > ARTE E LABORATORI ALLA CENTRALE...

Arte e laboratori alla Centrale idrodinamica

Ultimo giorno per visitare le iniziative promosse dall'Autorità portuale alla Centrale idrodinamica del Porto Vecchio in occasione della Barcolana. Visto il successo di pubblico riscontrato dalla mostra "Borea e i suoi mondi - Passato e presente del vento di Trieste", dall'installazione del Terzo Paradiso realizzata dagli studenti ispirati dal maestro Michelangelo Pistoletto e dalle iniziative connesse a "Enter! Porto Vecchio", il progetto architettonico sul Porto Vecchio, oggi verranno proposte visite guidate all'esposizione e laboratori per i ragazzi. Alla Centrale idrodinamica, grazie ai volontari del Gruppo Fai Giovani, sarà inoltre possibile scoprire tante curiosità sul vento più famoso di Trieste: le visite guidate sono in programma alle 11, 12, 15 e 16. Nella sala conferenze della Centrale idrodinamica - dalle 10 alle 12 - Gruppo Immagine, in collaborazione con So Fresh e Spazio artecontemporanea, apriranno i laboratori per i ragazzi, ispirati al Terzo Paradiso di Pistoletto, che andranno a ampliare l'installazione creata nelle scorse settimane dagli studenti di Trieste. Dalle 15 alle 17, sempre nella sala conferenze, sarà il turno dei laboratori per ragazzi Mini Barcolana #coloriamolmare e di FiumeReggia e makeAdema. Grazie ai volontari di Italia Nostra sarà inoltre possibile visitare le sale macchine della Centrale, dalle 10 alle 17. E anche la mostra "Borea e i suoi mondi" sarà aperta dalle 10 alle 17.

18 ottobre 2015

GUARDA ANCHE

BY TABOCCA

Trieste: la mini-Hissa fu... Contornano nella galleria... Uomo in mare dal Oman

**Eine Woche nach dem Ende
Il Piccolo, 18.10.2015**

„Aufgrund des Besuchererfolges von Borea... Pistoletto... und den Initiativen von Enter | Porto Vecchio... werden heute noch einmal die Führungen (in der Centrale, Anm. d. R.) und die Workshops für die Kinder angeboten“

Aus der populärsten Zeitung



Artikel über den gemeinsamen Start
Il Piccolo, 03.10.2015
 Vorstellung der Veranstaltungen und
 Beschreibung der Projekte



Programm der Eröffnung
Il Piccolo, 03.10.2015 - Tabelle
 Die *Triestini* wurden auch über die Eröffnung von Enter | Porto Vecchio informiert



Zug und Veranstaltungen / 1

Il Piccolo, 04.10.2015

Zeitungsartikel über den Eröffnungstag



Zug und Veranstaltungen / 2

Il Piccolo, 30.09.2015

Dettagliert Artikel über den Zug, die Installation und die weiteren Aktivitäten



Social Media



Eröffnung

Twitter, @FuoriRegata (Retweet)

03.10.2015

„03/10/2015, wir sind bereit #EnterPortoVecchio!“



Enter | architecture

Twitter, @FuoriRegata (Retweet)

04.10.2015

„Vielen Dank an die Centrale für die Gastfreundschaft beim ersten Termin von @enterpvts“



Roundtable

Twitter, @FuoriRegata (Retweet)

08.10.2015

„#enterportovecchio man spricht über die Zukunft mit den Wörtern der Jugend!“



Enter | cup

Instagram, @fuoriregata (Repost)

09.10.2015

„Auf die Plätze, fertig, los! Wir wetten, dass ihr noch nie so eine Barcolana gesehen habt. Dies sind unsere Bötchen, die im Porto Vecchio „segeln“, sind sie nicht wunderschön? Sag mal @emaposh, wieviel Spaß habt ihr?“



Eine andere Barcolana

Twitter, @AuroraFantin (Retweet)

11.10.2015

„#Barcolana2015: die Bora ist abgeschwächt, die #Fuoriregata hat schon begonnen!“



Ankunft Barcolana

Twitter, @FuoriRegata (Retweet)

11.10.2015

„Direkt vom @PortodiTrieste (Account der Hafenbehörde, Anm. d. R.) das Ziel der #Barcolana2015 von der Dachterrasse von @enterpvts“

9.

Enter | Zukunft

9.1 Erste Überlegungen

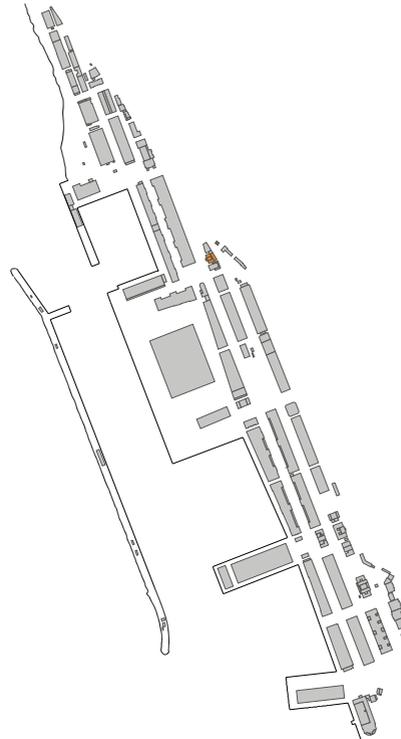
Städtebauliche Entwicklung

Erste Überlegung (Stand Februar 2015)

Für das städtebauliche Szenario und die Weiterentwicklung des Gebiets setzte man an dem Konzept der Installation an. Es sollte mit Hilfe eines *Step-by-step* Prinzips eine punktuelle Reaktivierung des Areal initiiert werden.

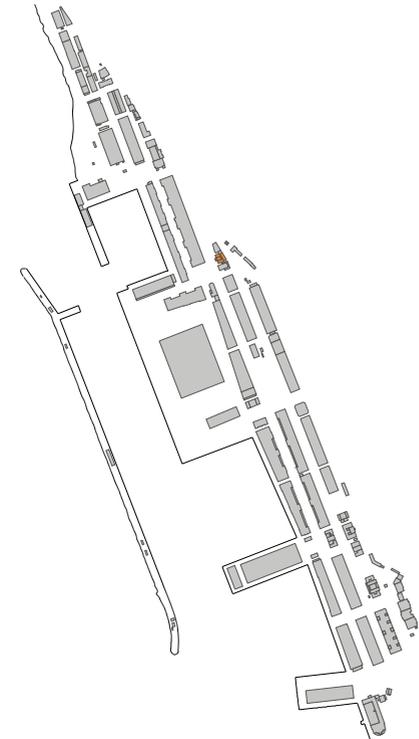
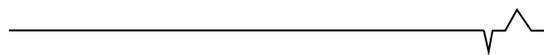
Nach der erfolgreich realisierten ersten Intervention sollten in weiterer Folge die neu platzierten Funktionen in die alten Bausubstanzen verlagert werden. In diesem ersten Szenario handelt es sich noch um die ex Locanda, ein altes Gasthaus, welches zuvor noch renoviert werden müsste.

Dieser Ablauf sollte sich an weiteren Standorten des Hafengebietes in den folgenden Jahren wiederholen. Ein *Hotspot* wird gewählt, mit Fragebögen wird von der Bevölkerung die neue Nutzung bestimmt, welche als temporäre Installation eine Art Testphase durchläuft. Bei einer erfolgreichen Bespielung der Intervention kann diese neue Funktion wiederum in die alte Bausubstanz verlagert werden. So soll das gesamte Areal Schritt für Schritt reaktiviert und belebt werden.



2015

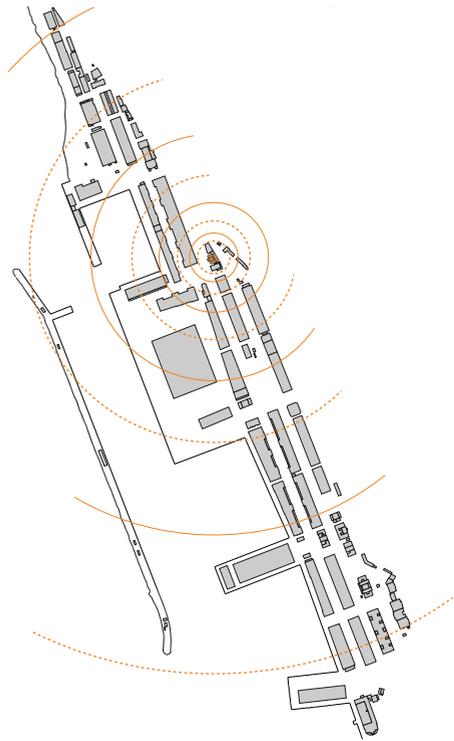
temporäre Reaktivierung im Bereich vor der ex Locanda



2016

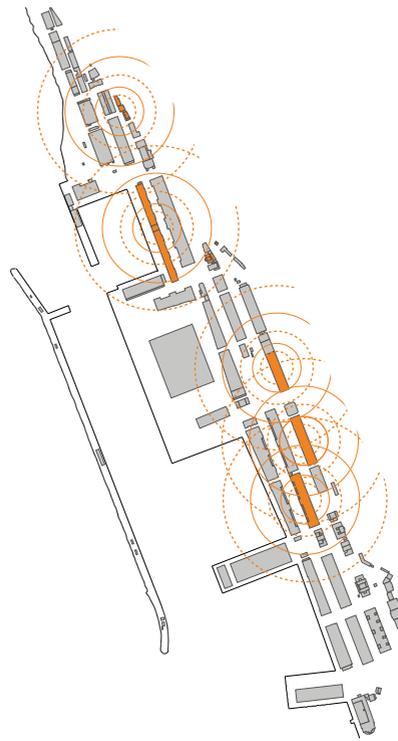
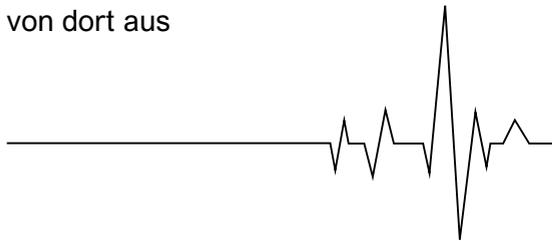
erste Arbeiten an der ex Locanda beginnen





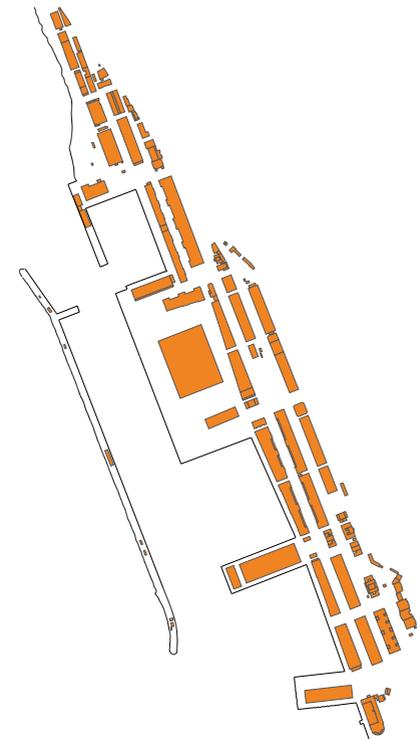
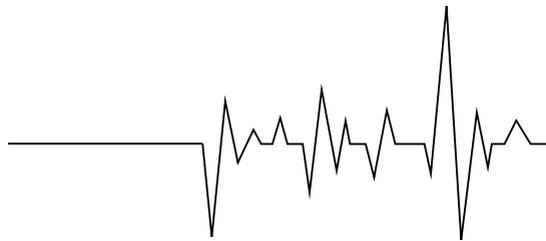
2018

Locanda geht als erster permanenter Inkubator in Betrieb; Prozess breitet sich von dort aus



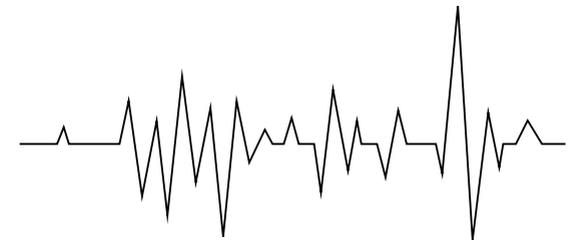
2020

schrittweise Reaktivierung weiterer „Hotspots“



2050

der gesamte Alte Hafen wurde reaktiviert und belebt



9.2 Erkenntnisse der Installation Resümee

„...xè pol!“

„...es ist möglich!“

Enter(ed)

We enter(ed) Porto Vecchio.

Für die Geschichte des Porto Vecchio war dies ein absolutes Novum und was früher wie eine Utopie aussah, wurde doch real.

Ein paar Zahlen zum Projekt:

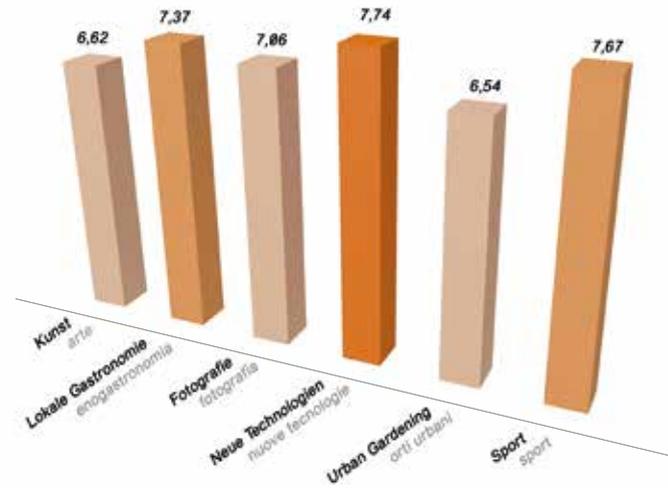
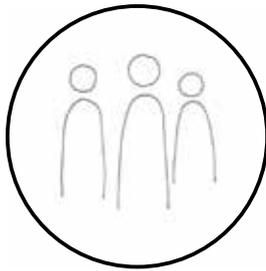
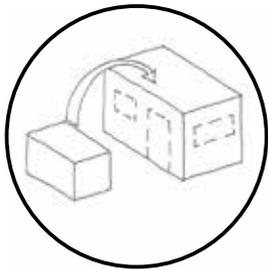
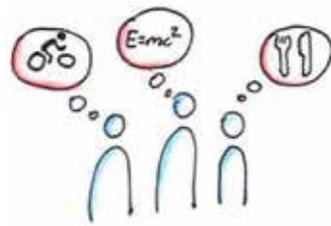
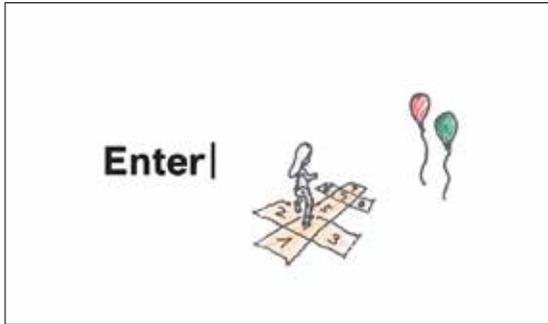
- Erstes neues Projekt im Alten Hafen seit den 70er Jahren
- 500 Fragenbögen wurden ausgewertet
- Bis zu 6.000 Personen könnten auf der Mini Maker Faire (Messe) mit unserem Projekt in Berührung gekommen sein
- 20.600 Personen haben in 9 Tagen den Porto Vecchio und unsere Installation besucht
- Für den Großteil war dies der erste Besuch im Hafengebiet
- Hervorzuheben sind die partizipativen Momente während der Bespielung der Intervention

Resümee

Die unkonventionelle Herangehensweise mit dem Hauptaugenmerk auf die Einbeziehung der Bevölkerung in die Planungsphase hat sich als großer Erfolg erwiesen. Anders als die vielen Projekte nach einem *Top-down*-Prinzip der vergangenen Jahre hat es die Installation Enter | Porto Vecchio als einzige geschafft, tatsächlich umgesetzt zu werden.

Für die Zukunft wäre es somit ratsam, dieses partizipative Konzept weiter zu verfolgen, wenn nicht sogar zu vertiefen. Weiters sollte man darauf achten, dass eine sanfte Herangehensweise in diesem problematischen Gebiet der Schlüssel zum Erfolg ist, immerhin wurde seit 1945 oftmals versucht mit radikalen Konzepten etwas zu erreichen, jedoch immer ohne Erfolg.

Durch viele Gespräche mit den einzelnen Besuchern der Installation und den Akteuren des Round Tables, an welchem unter anderem Architekten und Mitglieder der Hafenbehörde teilnahmen, wurde das große Potenzial des Porto Vecchio bestätigt. Es scheint der gesamten Stadt Triest bewusst zu sein, dass es sich bei dem verlassenen Hafengebiet um einen ungeschliffenen Diamanten handelt, der aufgrund seiner Lage und Ausrichtung zur Stadt bzw. zum Meer beste Voraussetzungen für die Entwicklung eines neuen Stadtviertels bietet.



Partizipative Momente während der Bespielung

Enter | architecture & info

Das Projekt hat, vor allem aufgrund des Bottom-up Prozesses und möglicher Strategien für die Zukunft, die Neugier der Besucher erweckt. Weiters ist das Interesse an den Palettensegelbooten und den partizipativen Zetteln zu betonen. Die Reaktivierung des Zuges, welcher durch den Hafen fuhr, erhöhte die Besucherfrequenz deutlich, wovon die Intervention profitierte.

Enter | round table

Anwesend waren Studenten und Persönlichkeiten der lokalen Architekturszene (z.B.: Arch. Giovanni Damiani) sowie verschiedener kultureller Organisationen (Anna Wittreich Rossetti Cosulich von FuoriRegata, und Vertreter von Workevent und von SCAT - Schule für die aktive Bürgerschaft). Die Beurteilung des Projektes Enter | Porto Vecchio war hochgradig positiv. Es wurde diskutiert, welche weiteren konkreten Aktionen in der Zukunft durchgeführt werden können und ob bzw. wie sich solche Projekte für die Entwicklung des Porto Vecchio auswirken können. Hier tauchten ein paar kritische Punkte des Projektes auf, welche jedoch mit produktiven Anstößen der Akteure kommentiert wurden. Laut Arch. Damiani hängt die Zukunft des Porto Vecchio von komplexen, ökonomischen und bürokratischen Dynamiken ab, verknüpft mit deren Dimension.

Enter | cup

Die Rennen mit den Palettensegelbooten, als weiteres partizipatives Element, haben trotz der schwierigen Wetterbedingungen große Begeisterung bei Kindern und Erwachsenen entfacht. Dadurch wurden zusätzlich viele Leute auf die Installation aufmerksam und großes Interesse für das Projekt erweckt. Zu betonen ist die Wichtigkeit von solch einfachen und interaktiven Elementen (partizipative Zettel, Palettenboote,...), um die Leute miteinzubeziehen.

Enter | your idea

Neben den partizipativen Freecards, welche den Besuchern die Möglichkeit gaben ihre Ideen und Wünsche für die Zukunft des Hafens zu äußern und anschließend in einer „Enter | your idea“-Box zu deponieren, gab es noch sogenannte Wunschwände. Schwarze Tafeln mit bereitgestellten Kreiden, um mit Zeichnungen, Schlagwörtern oder ganzen Texten, das Erscheinungsbild der Installation mitzugestalten und somit Teil dieser zu werden.



9.3 Varianten

Variante 1

Strategie - wie soll es weitergehen

Das Ziel ist, die erarbeiteten Ergebnisse und Erfolge zu nutzen um die Entwicklung und Belebung des Porto Vecchio fortzuführen. Hierfür muss jedoch eine Strategie entwickelt werden, in welcher man mit einer schrittweisen Planung definiert, wie es weitergeht. Immerhin handelt es sich bei Enter | Porto Vecchio um den Startschuss für weitere Interventionen, die von uns koordiniert werden.

In erster Linie ist es wichtig weiterhin auf das Instrument der Partizipation zu setzen und diese noch mehr zu vertiefen. Es soll jedoch nicht nur die Bevölkerung einbezogen werden, sondern auch die enge Zusammenarbeit mit der Stadt Triest, der Hafenbehörde, der Universität von Triest und regionalen Institutionen forciert werden. Nun, wo der Grundstein gelegt wurde, muss gemeinsam an einem Strang gezogen werden um den Alten Hafen endgültig aus dem Tiefschlaf zu holen.

Wir haben eine Step-by-Step-Strategie für den Zeitraum bis Ende 2017 definiert. Mit Arbeitsgruppen, an denen Spezialisten verschiedener Themengebiete über das „Was“ und „Wie“ der nächsten Schritte debattieren sollen, könnte an die erste Installation im Oktober 2015 angeknüpft werden. Durch Weiterführung der Punkte „Reaktivierung“, „Beteiligung“ und „Realisierung“ soll Schritt für Schritt das gesamte Hafengebiet belebt werden und sich somit zu einem neuen Stadtviertel entwickeln.

Step by Step - nächste Schritte

April'16

- Gründung eines Vereins bzw. Start-Ups
- Präsentation der Diplomarbeit in Triest
Gäste: Università degli Trieste, Bürgermeister, Zeitung, Hafenbehörde, Fuori Regata, Bevölkerung
Wo: Centrale Idrodinamica, Magazzino 26

Mai'16

- Mini Maker Faire Messe
Ziel: Präsentation der ersten Installation;
Einbeziehung der Bevölkerung für weiter Schritte
aktive Mitarbeit -> Arbeitsplätze für nächste Installation im Juli 2016

Juni'16

- Arbeitsgruppe
Akteure: Architekten, Grafiker, Soziologen, Historiker, Hafenbehörde, Bürgermeister, Università degli Trieste, TU Wien, weitere Universitäten
Thema: Hafengebiet, Bereich um das Magazzino 26
Ziel: weitere größere Installation für und mit der Bevölkerung an einem anderem Standort;
Funktionen in renovierte Gebäude verlagern;
dauerhafte Reaktivierung des Zuges
- Planung eines internat. Studenten Workshops für Juli'16

Juli'16

- Internationaler Studentenworkshop
Thema: Bau einer zweiten größeren Installation;
Betrieb über längeren Zeitraum (2 Monate)
Akteure: Studenten verschiedener Universitäten
- „on unexpected paths“
Thema: 3D-Scan des gesamten Hafengebiets
Akteure: Alois Hehenberger, Lukas Kruczynski

Oktober'16

- Barcolana 2016
Ziel: Enter | Porto Vecchio Präsentation/Ausstellung
Gäste: Bevölkerung, Bürgermeister, Hafenbehörde, Fuori Regata, Vertreter verschiedener Universitäten
Wo: Centrale Idrodinamica oder Magazzino 26

Dezember'16

- Review
Thema: Conclusio der letzten 2 Jahre;
Besprechung der weiteren Schritte
Gäste: Bevölkerung, Bürgermeister, Hafenbehörde, Fuori Regata, Vertreter verschiedener Universitäten

Februar'17

- Reaktivierung der Bestandsbauten

Ziel: renovierte Bauten mit neuen Funktionen bespielen;
Kunst-Kultur-Technologie Viertel inkl. Barbetrieb;
nach Vorbild der ArsElectronica in Linz

Juni'17

- Substanzanalyse
Ziel: Analyse der Bausubstanz der bestehenden Bauten;

August'17

- Restaurierung/Abriss
Ziel: Nach der Substanzanalyse wird über erste Abriss- bzw. Restaurierungsarbeiten entschieden

September'17

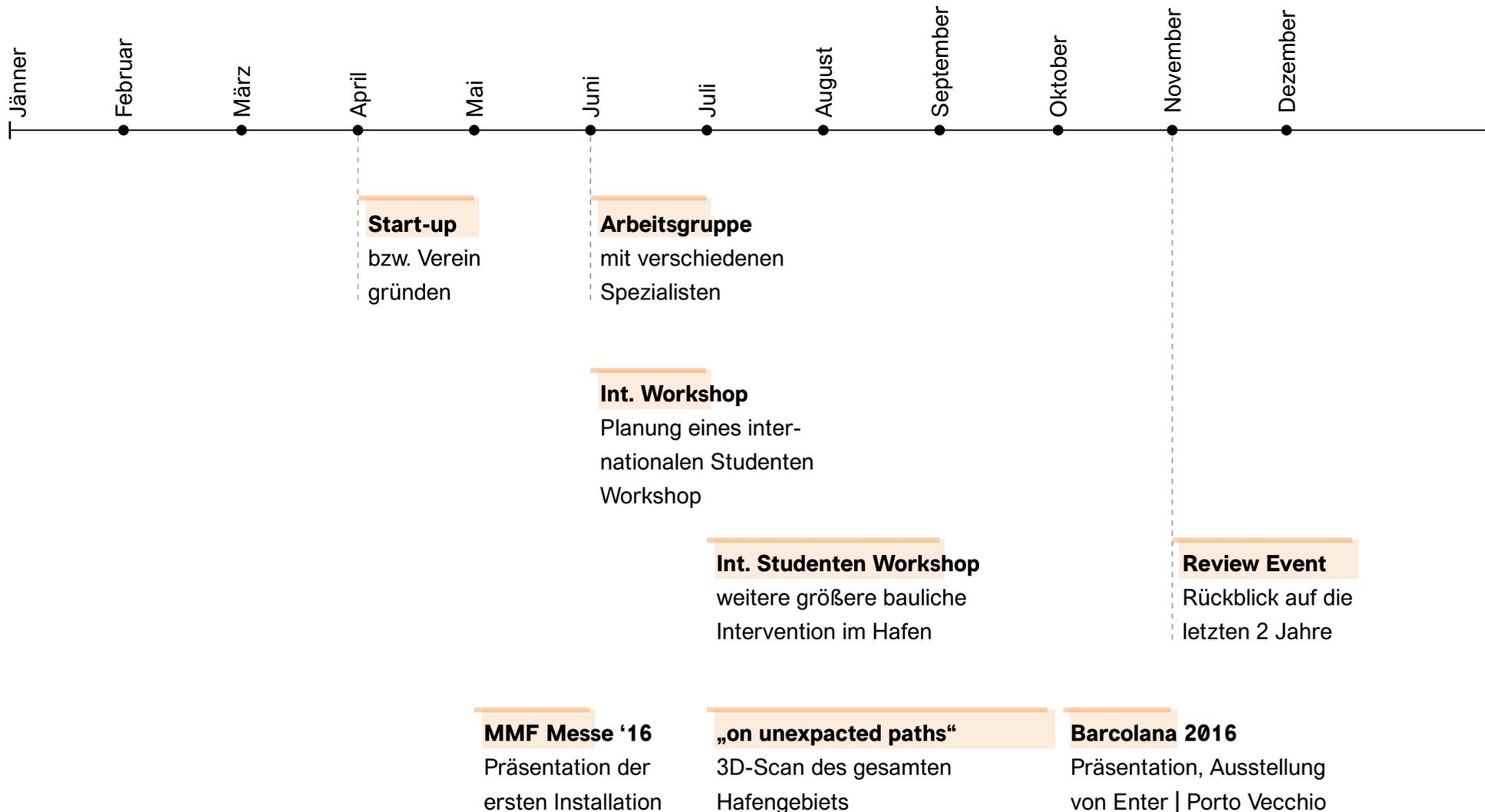
- Einteilung des Gebietes (s. *Beispiel S.384*)
Ziel: Abschnitte werden definiert, welche Schritt für Schritt in den folgenden Jahren architektonisch und städtebaulich bespielt werden sollen

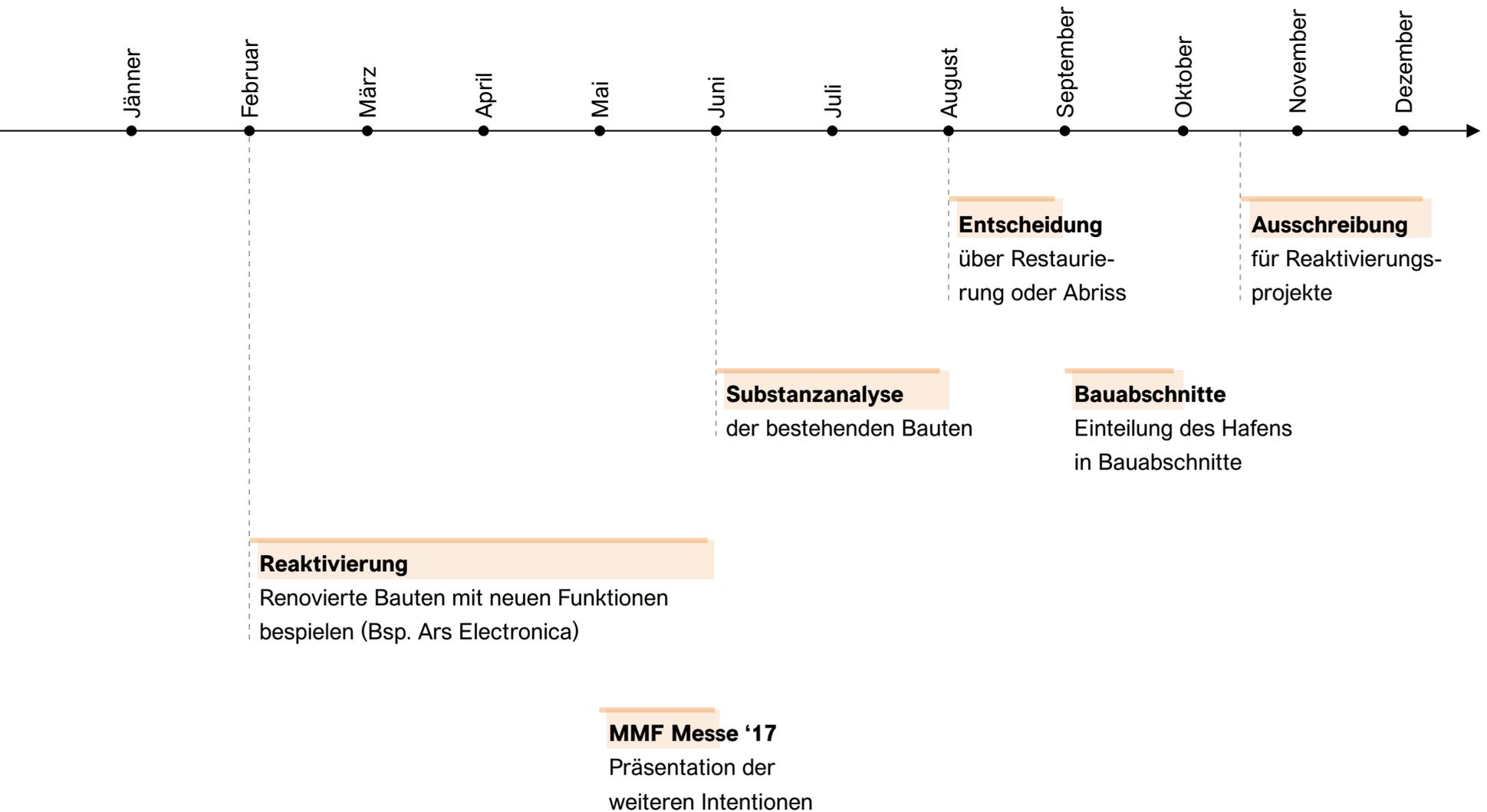
Oktober'17

- Ausschreibung
Ziel: einzelne Bauabschnitte werden analysiert und für Reaktivierungsprojekte ausgeschrieben

Variante 1

2016





Variante 1

Städtebauliche Entwicklung nach Bauabschnitten (Beispiel)

Da es sich beim Porto Vecchio um ein sehr großes und vor allem langgezogenes Gebiet handelt, empfiehlt es sich, dieses in einzelne Bauabschnitte einzuteilen. Dadurch kann das bewährte *Step-by-Step*-Prinzip auch hier fortgesetzt werden, wodurch eine schrittweise Stadtentwicklung ermöglicht wird.

Bauabschnitt I

Der erste Bauabschnitt umfasst das Gebiet, in dem die Installation „Enter | Porto Vecchio“ realisiert wurde. Die Wahl dieses Bereichs unterliegt den gleichen Kriterien wie schon die Wahl des Standortes für die Installation. In der Zone um das Museum „Centrale Idrodinamica“ befinden sich insgesamt vier Gebäude, welche renoviert bzw. in einem einwandfreien Zustand sind. Das Magazzino 26, Magazzino 27, die Centrale Idrodinamica und die Sottostazione Elettrica, welche den TriestinerInnen spätestens nach der Installation „Enter | Porto Vecchio“ bekannt sein sollten. Somit sind in diesem Abschnitt keine massiven baulichen Vorkehrungen notwendig, sondern es können die bestehenden Gebäude, welche sich in einem guten Zustand befinden, mit neuen Funktionen belebt werden.

Bauabschnitt II

Die südliche Eingangszone zum Hafengebiet, welche als Hauptzugang dient, stellt einen der schwierigsten Punkte des Areals dar. Städtebauliche ist es eine große Herausforderung, da das

angrenzende Viertel Borgo Theresiano eine von Grund auf andere städtebauliche Struktur aufweist. Weiters werden beide Bereiche von der Via Cavour, einer stark frequentierten Straße getrennt. Das Ziel ist es, zwischen den Gebieten eine Verbindung zu schaffen und somit den Porto Vecchio an die Stadt anzubinden. Außerdem soll diese Zone mit dem Bahnhofsbereich interagieren.

Bauabschnitt III

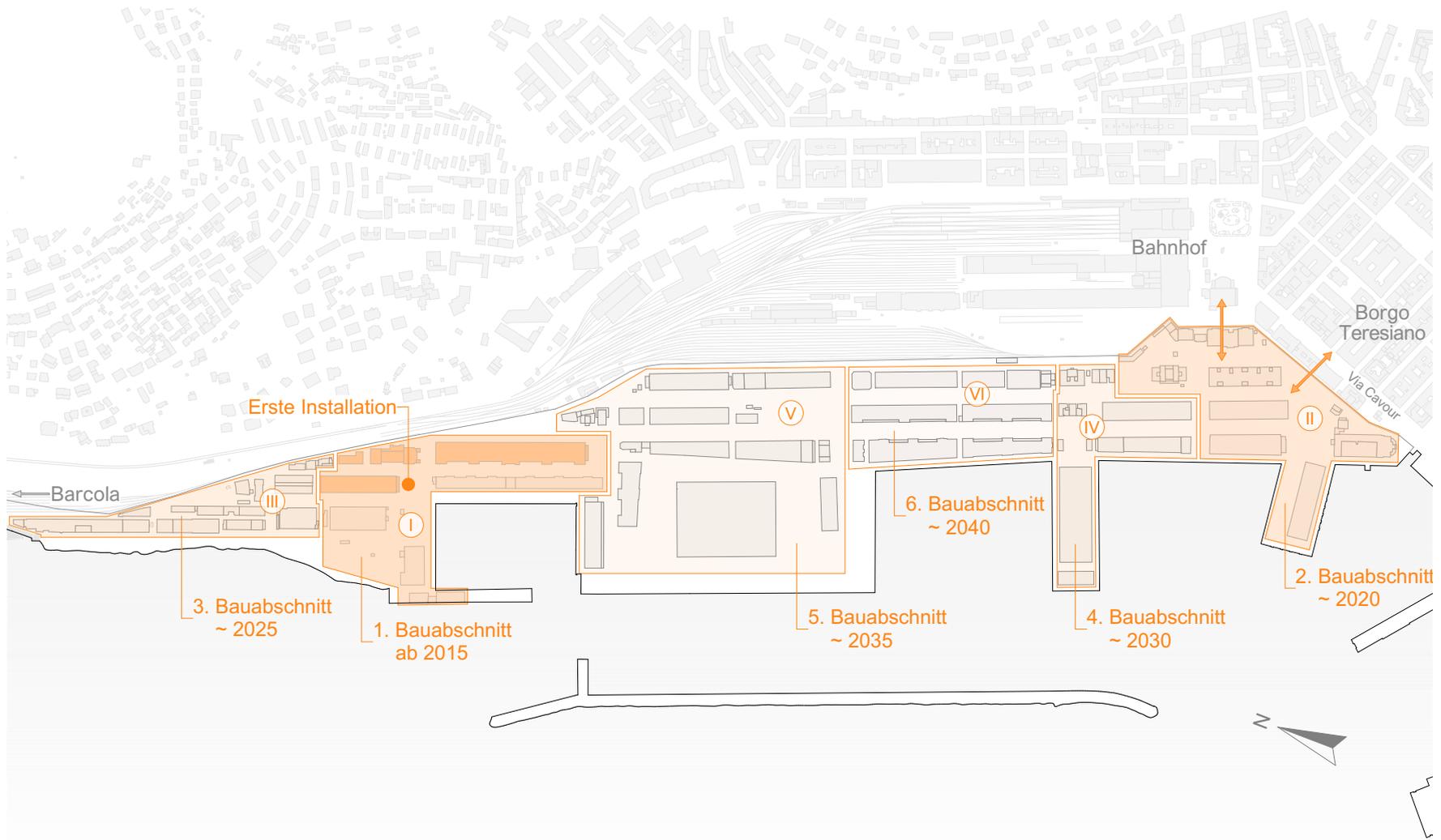
Der nördliche Zugang soll als nächstes reaktiviert werden. Aktuell ist dieser Bereich offen und sehr großzügig, jedoch unattraktiv und alles andere als einladend. Wichtig ist, dass man die Verbindung zwischen Barcolana und dem Bauabschnitt I umsetzt.

Bauabschnitt IV, V, VI

Die weiteren Bauabschnitte befinden sich zwischen den zuvor reaktivierten Gebieten Porto Vecchio Nord und Porto Vecchio Süd und sollen, wenn notwendig, Schritt für Schritt belebt bzw. neu strukturiert werden. Dadurch nähern sich die zwei Areale an, bis sie schlussendlich ein verbundenes neues Stadtviertel ergeben.

Allgemein

Der Stadtentwicklungsplan sieht vor, dass in jedem Bauabschnitt die Bevölkerung stark in die Konzeptphase miteinbezogen wird, somit Teil des Porto Vecchio wird und sich damit wieder identifizieren kann.



Variante 1

Zukunftsvision

Was die Zukunft bringt kann niemand wissen. Jedoch ist es wichtig, dass etwas passiert - dass man Visionen hat, die man verfolgt und die Zukunft des Hafens in die Hand nimmt.

Der Alte Hafen könnte endlich wieder leben. Die spielenden Kinder zwischen den historischen Bauten, wie es bei der Installation im Oktober 2015 der Fall war, müssen keine Seltenheit bleiben. Es bedarf oft nur eines kleinen Anstoßes, um etwas zu verändern. Wichtig ist nur die sanfte Herangehensweise an die Problematik und dies erreicht man mit einem *Bottom-up*-Prinzip, indem man die Bevölkerung in die Konzeptphase einbindet.



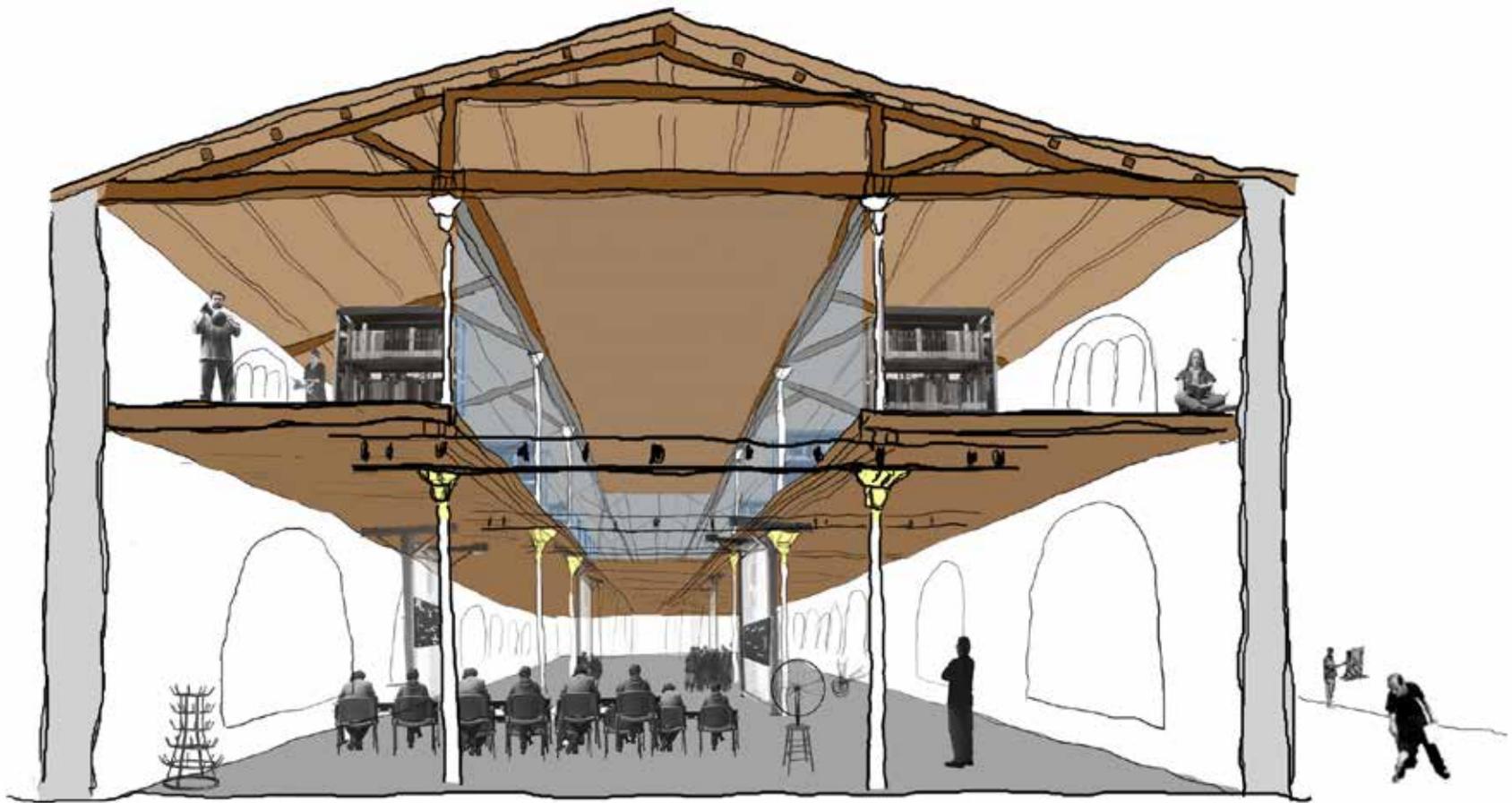
Variante 2

„Stiamo facendo una rivoluzione, ma attenzione, diciamolo sottovoce, potrebbero sentirci. Un bambino creativo diventerà un adulto, una persona libera, una persona pericolosa...“

*Bruno Munari,
La rivoluzione sottovoce
esposizione su Munari
Bagheria (Pa) 18.04.-24.05.2015*

„Wir machen gerade eine Revolution, aber Vorsicht, reden wir leise darüber, sie könnten uns hören. Ein kreatives Kind wird ein Erwachsener werden, eine freie Person, eine gefährliche Person...“

*Bruno Munari,
Die Revolution im Flüsterton
Ausstellung über Munari
Bagheria (Pa) 18.04.-24.05.2015*



Prozess



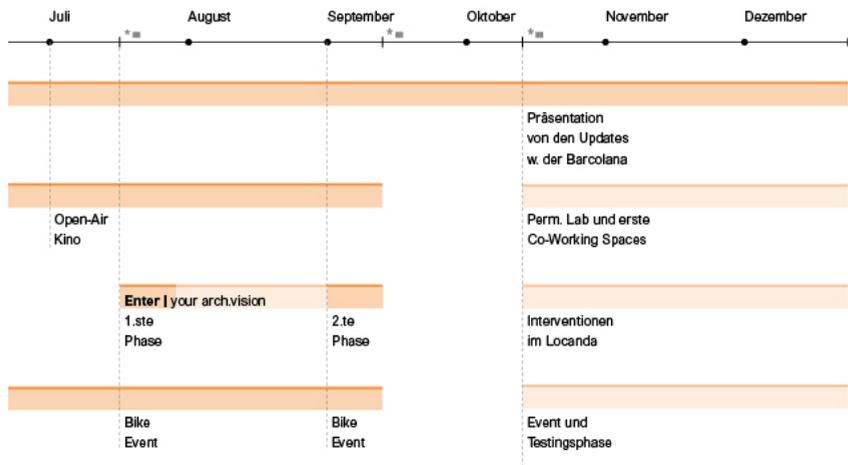
Learning from Enter

Erkenntnisse nach der ersten Installation im Oktober

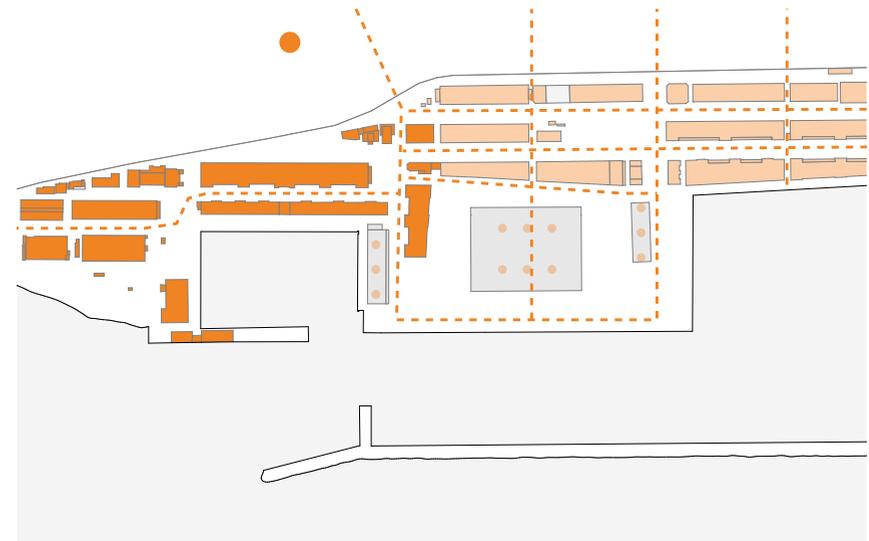
Enter | your future

Enter | your future

Eine konkrete Strategie auf verschiedenen Ebene



Timeline für konkrete Aktionen
 Einzelne Phasen Entwicklungsstrategie



Zukunftsszenarien
 Eine mögliche Umwandlungen des Gebiets

Learning from Enter

Erkenntnisse der ersten Installation

Nach der ersten Installation und dem partizipativen Prozess sind ein Paar bedeutende Punkte hervorzuheben:

- große Neugierde von der Bevölkerung auf einen Bottom-up Prozess für die Zukunft des Porto Vecchio
- großes Interesse der lokalen Institutionen (Gemeinde, Hafenbehörde) und Organisationen für das *Bottom-up* Konzept, die Sammlung von Wünschen und Ideen für Porto Vecchio und die Reaktivierung des Gebietes
- gute Wirkung des *Bottom-up* Prozesses auf verschiedenen Ebenen (Bevölkerung, junge Profis, Organisationen und Behörden); es war wichtig, win-win Synergien zu schaffen
- die Teilnahme an öffentlichen Veranstaltungen hat als Katalysator für die Beteiligung an dem Projekt gewirkt
- Notwendigkeit der Infrastruktur und des Transports (Dank des Zuges der Hafenbehörde wurde ein Rekordbesuch erreicht)
- das Gebiet des Magazzino 26 und der Centrale Idrodinamica reaktiviert sich gerade, hat schon eine klare kulturelle Identität und kann als Motor für die Belebung des Hafens wirken

Unter dem Licht der drei Schlüsselwörter

Reaktivierung

Für eine *Bottom-up* Entwicklung des Porto Vecchio und aus ökonomischen und infrastrukturellen Gründen, ist es wichtig mit einem *Step-by-step* Prozess fortzufahren, damit die Bevölkerung daran teilnehmen kann.

Bottom-up

Der Prozess hat interessante Ereignisse gezeigt und die Synergie auf verschiedenen Ebenen war erfolgreich. Man sollte die partizipativen Tools verfeinern und den Prozess besser entwickeln, damit die TeilnehmerInnen „activ user“ sein können.

Realisierung

Die nächsten Schritte sollen nicht nur realisierbar sein, sondern auch profundere ökonomische Dynamiken für die nachfolgenden Schritte erschaffen. In den Realisierungs- und Betriebsphasen soll der Wert von learnig-by-doing noch mehr erhöht werden.



Strategie

Einleitung

Enter | your future schlägt vor, ein temporäres *Laboratorio di creazione culturale bottom-up* (*Bottom-up* Kulturelle Kreativität Lab) im Sommer 2016 zu organisieren. Die Idee sieht eine Strategie auf verschiedenen Ebenen vor.

1. Enter | your lab

Rahmenbedingungen: nach Enter | PortoVecchio und Barcolana wird die Gemeinde Triests eine neue Ausstellung im Frühling im Magazzino 26 organisieren. Es handelt sich dabei um eine historische Ausstellung in der Art der „klassischen“ Museen.

Der Vorschlag von Enter | your future ist, mit der kulturellen Bestimmung des Ortes zu arbeiten, allerdings mit einem *Bottom-up* Konzept, als Angebot für das Sommerprogramm der Stadt.

Statt nur Ausstellungen, sondern auch learning-by-doing Kurse, Workshops und *Round Table* für die Bevölkerung mit verschiedenen lokalen Organisationen werden veranstaltet. Diese Aktivitäten werden sich sowohl in den schon renovierten Gebäuden abspielen, als auch im Außenbereich (z.B.: Open-Air-Kino u.a.).

Als potenzielle Partner dienen die Hafenbehörde in Synergie mit der Gemeinde, UniTS, FuoriRegata/container_120, ImpactHub, kulturelle Organisationen (z.B.: s. Kap. 6), Ateliers und Vereine, ein populäres Film Festival und ein berühmtes Café von Triest.

2. Enter | your idea

Implementierung von „Enter“ als partizipatives Mittel für das Web mit Michele Pastore (mögliche Gründung eines Start-ups oder einer Arbeitsgruppe mit potenziellen weiteren Unterstützern). Durch die Web Applikation wird jeder an dem Prozess teilnehmen und Inhalte hinzufügen können. Man wird damit nach einem Open-Source Prinzip die Kurse organisieren und mit dem architektonischen Workshop interagieren.

3. Enter | your arch.vision

Im Programm von den Labs wird ein intensiver Workshop (z.B. in zwei Teile gegliedert) sein, der als Thema die Step-by-Step Entwicklung des Porto Vecchio haben wird. Als mögliche Teilnehmer neben der TU Wien (design.build), kommen die UniTS, die ETSAV Barcelona (mit dem Kollektiv PasaPas) und eventuell das Politecnico di Torino bzw. die Architektur Fakultät von Ljubljana infrage. Das erste Ziel besteht in der Aktivierung der Locanda in 2017.

4. Enter | with your bike

Eine Synergie mit einem Fahrradgeschäft schaffen, damit jeder Einwohner oder Tourist mit einem geliehenen Rad durch den Porto Vecchio fahren kann. Der Kontakt wurde, zusammen mit ImpactHub und der Hafenbehörde, im Vorhinein schon für Enter | Porto Vecchio aufgenommen.

Enter | your lab

Enter | your
arch.
vision

Enter | your idea

Enter | with
your
bike

Timeline

2016

Jänner

Februar

März

April

Mai

Juni



Enter | your idea
Entwicklungs
Phase

Präsentation
auf der MM
Faire 2016

Enter | your lab
Sommer
Start

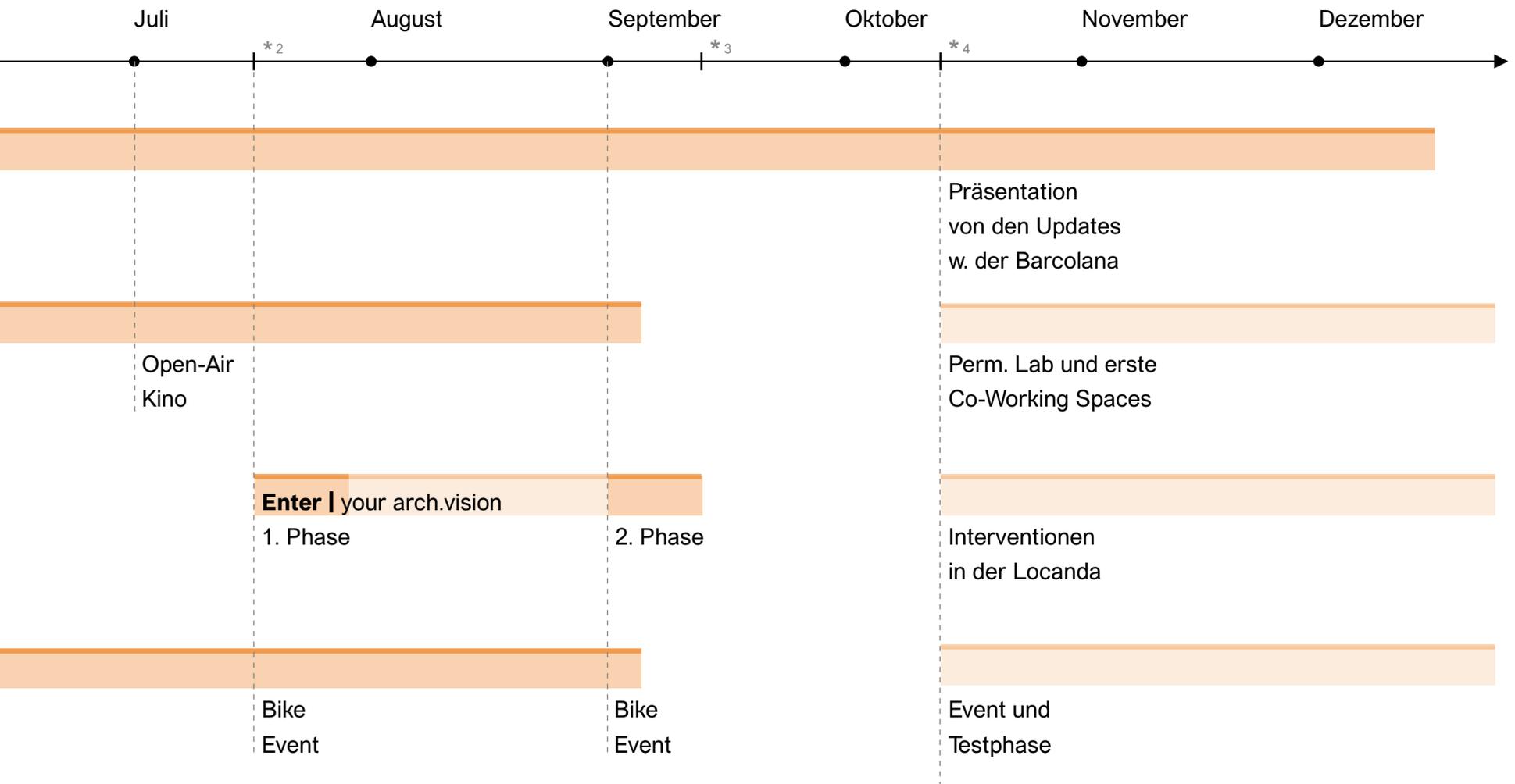
Enter | w. y. bike
Sommer
Start

*1 Mini Maker Faire Trieste 2016

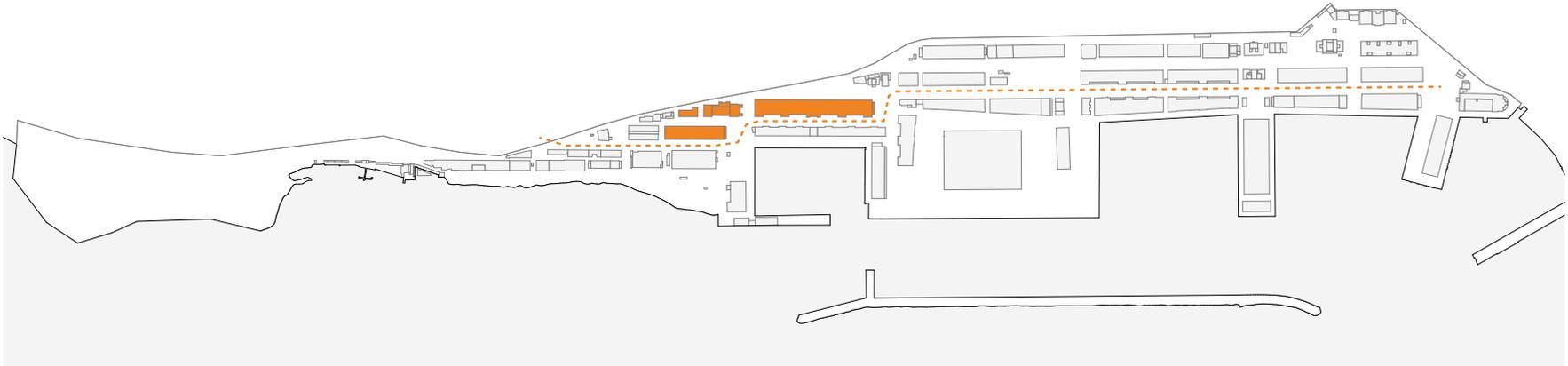
*2 Ende SS 2016 UniTS

*3 Beginn WS 2016-17 UniTS

*4 Barcolana 2016

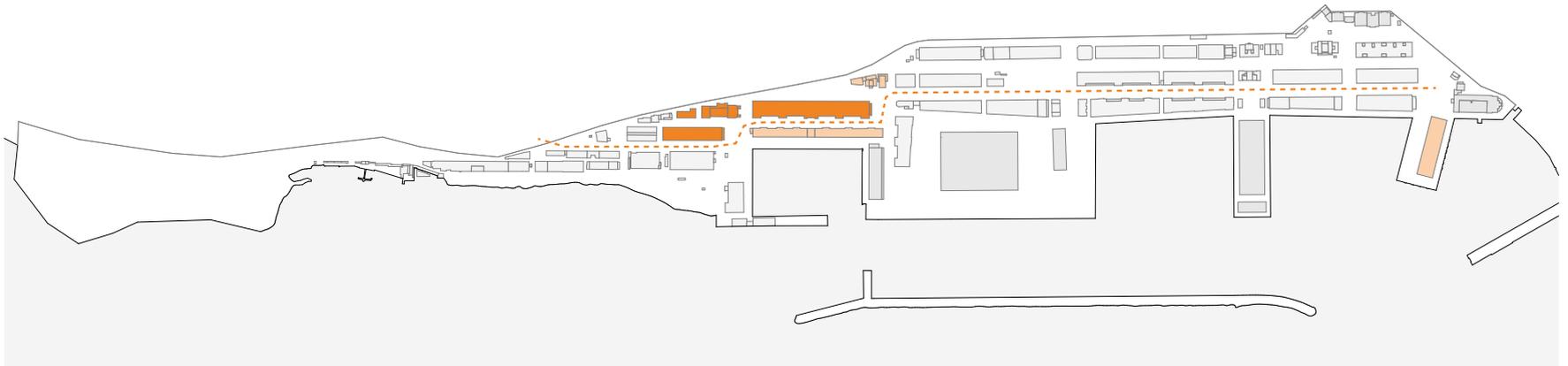


Städtebäuliche Entwicklung



2016 - 2017

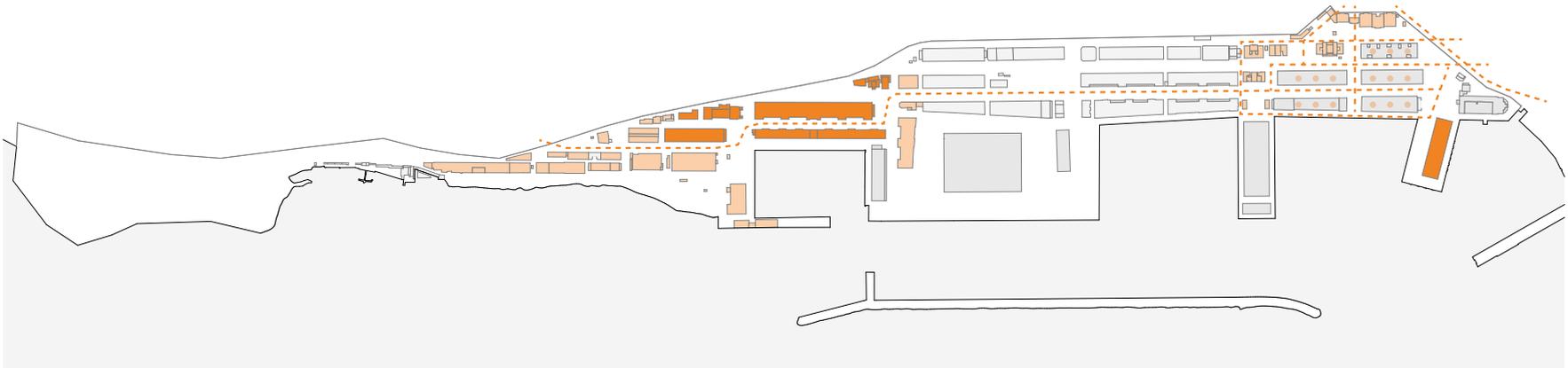
- Enter | Lab wird immer in mehrere Räumen gehostet
- schrittweise Reaktivierung von Magazzino 26 und 27
- Beginn der Bauarbeiten an der Locanda
- permanente Inbetriebnahme des Zug durch das Gebiet
- neue Cafés und *Co-working Spaces*
- neue ökonom. Dynamiken für die Entwicklung des Hafens
- städtebäuliche Richtlinien für die weitere Entwicklung im Bottom-up Prozesses



2018 - 2020

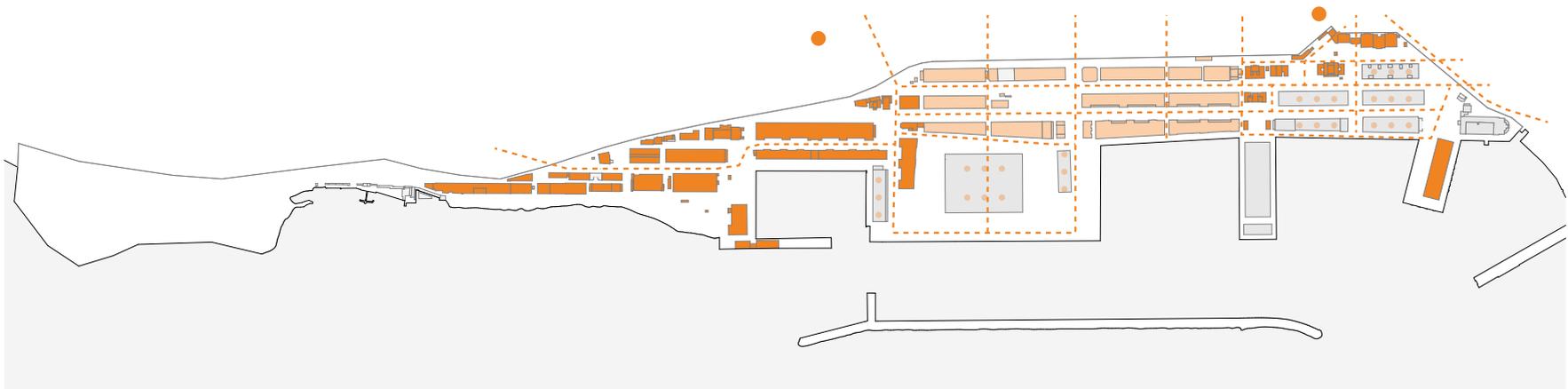
- Konsolidierung des Labs und der verbundenen Aktivitäten
- Reaktivierung des Magazins davor (Magazzino 25)
- Konsolidierung des Zuges
- Wiederbelebung des Magazzino 1 durch öffentliche Funktionen

Städtebäuliche Entwicklung



2020 - 2025

- Entwicklung der zwei Gebiete
- Reaktivierung des Eingangsbereichs am Bahnhof
- auch in den privaten Gebäude öffentliche Nutzungen
- Verbreitung des Vernetzungssystems
- bessere Verbindungen mit Viale Miramare und dem Zentrum
- gleichzeitiger Bau eines neuen Kanalisationssystems



2025 - 2035

- Revitalisierung auch des inneren Teils
- Bau des neuen Bahnhofs(Vorbild: UniTS-ETSAV Workshop)
- keine Barriere mehr
- so „besetzt“ ein neues Stadtviertel den Porto Vecchio
- neue öffentliche Nutzung im alten Bahnhof (z.B: Markt)
- der ganze Porto Vecchio lebt „wieder“ wie ein Teil der Stadt

Enter | Anhang

Kosten

Kostenschätzung

Kostenschätzung

Zeit ist Geld.

Abgesehen davon, dass dieses Projekt sehr zeitaufwendig war, stellten auch die Kosten einen entscheidenden Faktor dar. Gerade bei 1:1-Realisierungen, welche ein gewisses Budget erfordern, ist schon im Zuge der Planungsphase eine grobe Kostenschätzung unausweichlich. Neben Material-, Miet- und Transportkosten sind auch Verpflegungs- und Fahrtkosten nicht zu unterschätzen - vor allem wenn sich das Planungsgebiet 500 km entfernt, in einem anderen Land befindet.

Fahrtkosten

Aufgrund der Entfernung und der verschiedenen Projektphasen wurden die Fahrtkosten zwar relativ hoch angesetzt, konnten im Endeffekt trotzdem knapp nicht eingehalten werden.

Essen und Wohnen

Neben der eigenen Verpflegung sollten auch der ehrenamtliche Workshopleiter und die Studenten bzgl. Unterkunft, Speis und Trank finanziell unterstützt werden. Ein Kostenvoranschlag über 20 € pro Person und Nacht wurde hierbei herangezogen. Schlussendlich ist es gelungen diese Kosten größtenteils einzusparen. Lediglich ein Zimmer musste gebucht werden.

Druckkosten

Da mehrere Projektphasen unterschiedliche Druckprodukte benötigen, wurden hier die Kosten für die drei Hauptphasen – Mini Maker Faire (Messe), Realisierung (Workshop) und Diplomarbeit (Buch) – geschätzt. Die kalkulierten Kosten wurden in diesem Bereich nicht überschritten.

Website

Die Kosten für die Website waren schon zu Beginn bekannt. Es wurde bei Host Europe eine Domain inklusive E-Mail-Konten für 12 Monate eingerichtet.

Materialkosten

Die Material-, Miet- und Transportkosten machten sowohl in der Prognose (erfolgte nach Erfahrungswerten) als auch nach der Endabrechnung den größten finanziellen Aufwand aus. Aufgrund einiger Einsparungen durch Sponsoring und Verhandlungsgeschick, blieb man auch hier in Summe deutlich unter den geschätzten Kosten.

Zusätzliche Kosten

In der ersten Kalkulation wurden Kosten für die Installation eines Bauprovisoriums für den Stromanschluss nicht berücksichtigt, wodurch diese nur in der Endabrechnung aufscheinen.

Grobkostenschätzung

Kategorie	Beschreibung	Kosten
Fahrtkosten	alle Fahrten	€ 1.000,00
Essen und Wohnen	Lukas & Matthew	€ 1.000,00
	Studenten-Workshop	€ 1.360,00
Druckkosten	Mini Maker Faire	€ 150,00
	Realisierung	€ 750,00
	Buch	€ 200,00
Website	Domain für 12 Monate	€ 62,76
Materialkosten		€ 3.000,00
Mietkosten	Gerüst	€ 2.200,00
	Paletten	€ 500,00
	Container	€ 200,00
	Sanitärcontainer	€ 350,00
Transportkosten	Container	€ 350,00
Arbeitskosten	Studenten	€ 0,00

€ 11.122,76

Tatsächliche Kosten

Kategorie	Beschreibung	Kosten
Fahrtkosten	alle Fahrten	€ 1.109,23
Essen und Wohnen	Lukas & Matthew	€ 946,00
	Studenten-Workshop	€ 491,67
Druckkosten	Mini Maker Faire	€ 171,60
	Realisierung	€ 587,15
	Buch	€ 180,00
Website	Domain für 12 Monate	€ 62,76
Materialkosten		€ 1.707,24
Mietkosten	Gerüst	€ 1.464,00
	Paletten	€ 349,80
	Container	€ 180,00
	Sanitärcontainer	€ 0,00
Transportkosten	Container	€ 683,20
	Paletten	€ 427,00
Arbeitskosten	Elektriker	€ 100,00

€ 8.459,65

Kostenaufstellung

Finanzierung

Da diese Arbeit auf einem *Low-cost*-Prinzip fundiert, wurde versucht große finanzielle Belastungen zu vermeiden bzw. Kosten in möglichst vielen Bereichen einzusparen.

Das notwendige Kapital wurde von der TU Wien in Form eines Förderstipendiums im Wert von € 7.200,- zur Verfügung gestellt. Aufgrund der wirtschaftlichen Krise in Italien, schaffte man es leider nicht, weitere finanzielle Unterstützung einzuholen. Somit spielte Eigenkapital auch eine wichtige Rolle.

Jedoch gelang es durch viele Gespräche vor Ort und der Mithilfe medialer Partner (ImpactHUB Trieste, FuoriRegata) doch noch einige Interessenten und Sponsoren zu finden, die uns bei den Kostenvorschlägen für Materialien, Anlieferung, etc. entgegenkamen bzw. sogar auf Mietgebühren verzichteten. Dadurch konnte der finanzielle Aufwand stark eingegrenzt werden.

Fahrtkosten

Bei dem Projekt handelt es sich um ein zu realisierendes, somit war es notwendig mehrere Fahrten nach Triest zu unternehmen. Einerseits standen diese im Zeichen der Analyse des Gebiets und der Befragung der Bevölkerung mittels Fragebögen, andererseits war man aufgrund der Teilnahme an einer Messe (Mini Maker Faire Trieste) beziehungsweise des Design. Build Workshops und den damit verbundenen Besprechungen schon aus organisatorischen Gründen des Öfteren vor Ort. Für die Realisierungsphase war es aufgrund der Studenten der vielen Materialien und Werkzeuge notwendig mit drei Autos die Reise nach Triest anzutreten.

Essen und Wohnen

Für die tägliche Verpflegung (Lukas und Matthew) wurden pro Person pauschal 15 € kalkuliert.

Während des Workshops konnten die meisten Studenten bei Freunden oder Bekannten untergebracht werden, wodurch diesbezüglich keine Kosten entstanden. Lediglich ein Zimmer musste für 8 Tage gebucht werden. Weiters wurde im Zuge der Bauphase einige Male für die Verpflegung der Studenten gesorgt.

Fahrtkosten		Benzin	Vignette	Zug	Summe
Recherche	10. - 12.10.2014	€ 90,01	€ 15,00 (10 Tage)		€ 105,01
Fragebögen	31.01. - 03.02.2015	€ 62,01	€ 15,00 (10 Tage)		€ 77,01
Meetings	20. - 23.02.2015	€ 68,40	€ 110,00 (12 Monate)		€ 178,40
Meetings	15. - 19.04.2015	€ 96,82			€ 96,82
Mini Maker Faire	08. - 10.05.2015	€ 72,15			€ 72,15
Meetings	21. - 25.07.2015	€ 88,87		€ 109,70	€ 198,57
Realisierung	30.09. - 11.10.2015	€ 294,22 (2 PKWs)	€ 30,00 (2x 10 Tage)	€ 57,05	€ 381,27

€ 1.109,23

Essen und Wohnen			Summe
Recherche	10. - 12.10.2014	€ 90,00 (15€/Tag/Pers.)	€ 90,00
Fragebögen	31.01. - 03.02.2015	€ 120,00 (15€/Tag/Pers.)	€ 120,00
Meetings	20. - 23.02.2015	€ 120,00 (15€/Tag/Pers.)	€ 120,00
Meetings	15. - 19.04.2015	€ 150,00 (15€/Tag/Pers.)	€ 150,00
Mini Maker Faire	08. - 10.05.2015	€ 90,00 (15€/Tag/Pers.)	€ 90,00
Meetings	21. - 25.07.2015	€ 150,00 (15€/Tag/Pers.)	€ 150,00
Realisierung	30.09. - 11.10.2015	€ 226,00 (15€/Tag/Pers.)	€ 226,00
		€ 160,00 (Unterkunft Studenten)	
		€ 331,67 (Essen Studenten)	€ 491,67

€ 1.437,67

Zwischensumme € 2.546,90

Kostenaufstellung

Druckkosten

In den verschiedenen Planungsphasen waren natürlich auch unterschiedliche Ausdrücke notwendig. Angefangen von den Fragebögen (600 Kopien) zu Beginn des Projekts, über Broschüren und Plakate für die Mini Maker Faire (Messe), bis hin zur Realisierungsphase, wo man abermals durch Präsentationsmaterial die Besucher informieren wollte. Dies erfolgte mittels Broschüren (auf Deutsch, Englisch und Italienisch) und verschiedensten Plakaten, um das Projekt besser erklären zu können. Weiters wurden Banner mit dem Projektlogo für die Installation und Flyer aus marketingtechnischen Gründen benötigt. Zum Zwecke der Kommunikation mit den Besuchern, Sponsoren und Interessenten wurden für alle Projektphasen Visitenkarten angefertigt.

Website

Um auch im Internet vertreten zu sein, wurde bei HostEurope für einen Zeitraum von 12 Monaten eine Domain inklusive E-Mail-Konten erworben.

Materialkosten

Das Material für die Realisierung der Installation machte den größten Teil der Kosten aus.

Für die Entwicklung der Segelpalettenboote musste jedoch schon vor Beginn der eigentlichen Bauphase ein Prototyp konstruiert werden, um somit die benötigten Materialien zu ermitteln. Um Geld zu sparen (Ersparnis bis zu 60 %) wurden einige Materialien in Polen gekauft. Trotz der dadurch entstandenen Fahrtkosten war diese Variante dennoch deutlich günstiger, als der Kauf im Baumarkt ums Eck. Was dort nicht erhältlich war, wurde in Österreich oder spätestens in Triest während der Realisierungsphase besorgt. Die für den Transport nicht geeigneten Materialien, wie OSB-Platten, hat man aus logistischen Gründen ohnehin auch erst vor Ort kaufen müssen.

Übertrag € 2.546,90

Druckkosten		Visitenk.	Flyer	Broschüren	Plakate	Modell	Buch	Summe
Fragebögen	31.01. - 03.02.2015			€ 34,90				€ 34,90
Mini Maker Faire	08. - 10.05.2015	€ 35,60	€ 78,40			€ 22,70		€ 136,70
Realisierung	30.09. - 11.10.2015	€ 99,60	€ 240,00	€ 40,15	€ 207,40			€ 587,15
Diplomarbeit							€ 180,00	€ 180,00
								<u>€ 938,75</u>

Website	einmalig	monatlich	Summe
Domain für 12 Monate	€ 14,52 (Aktivierung)	€ 4,02 (Grundgebühr)	€ 62,76
			<u>€ 62,76</u>

Materialkosten	Italien	Österreich	Polen	Summe
Prototyp (23.08.2015)			€ 31,99 (Baumarkt)	€ 31,99
Realisierung	30.09. - 11.10.2015		€ 265,49 (Baumarkt)	
	€ 33,32 (Baumarkt)	€ 68,50 (Segel)	€ 345,35 (Baumarkt)	
	€ 19,08 (Baumarkt)	€ 207,37 (Baumarkt)	€ 45,36 (Benzin)	
	€ 116,51 (Baumarkt)	€ 64,46 (Baumarkt)	€ 17,89 (Baumarkt)	
	€ 22,00 (Baumarkt)	€ 19,16 (Baumarkt)	€ 41,29 (Baumarkt)	
	€ 265,18 (Baumarkt)	€ 60,00 (Textil)	€ 56,74 (Benzin)	
	€ 27,55 (Baumarkt)			
	€ 483,64	€ 419,49	€ 772,12	€ 1.675,25
				<u>€ 1.707,24</u>

Zwischensumme € 5.255,65

Kostenaufstellung

Mietkosten

Für die Hauptstruktur der Installation wurde in erster Linie auf schon vorhandene Elemente, wie Baustellengerüste, Euro-Paletten und Schiffscontainer gesetzt. Während der Transport von 140 Paletten und zwei Containern an ein externes Unternehmen abgegeben wurde, hat die Gerüstfirma sowohl die An- und Ablieferung als auch den Auf- und Abbau aus rechtlichen Gründen selbst übernommen.

Transportkosten

Die An- bzw. Ablieferung der beiden Schiffscontainer und der Paletten erfolgte durch die Beauftragung eines Transportunternehmens.

Arbeitskosten

Im Zuge der Ausführungsphase dieser Installation wurde gemeinsam mit Prof. Peter Fattinger ein Design.Build Workshop organisiert. Dieser ermöglichte, das Projekt gemeinsam mit Studenten der TU Wien in kürzester Zeit zu realisieren. Dadurch konnte man einerseits das relativ kleine Zeitfenster einhalten, andererseits die Arbeitskosten vollständig einsparen. Als Entgegenkommen bzw. Dankeschön an die Studenten wurde für die Unterkunft und einen Teil der Verpflegung gesorgt. Außerdem musste ein Elektriker beauftragt werden, um das Bauprovisorium für den Stromanschluss zu installieren.

Übertrag € 5.255,65

Mietkosten (12 Tage)		Container	Baugerüst	Paletten	Summe
Realisierung	30.09. - 11.10.2015	€ 180,00	€ 1.464,00	€ 349,80	€ 1.993,80

€ 1.993,80

Transportkosten		Container	Paletten	Summe
Realisierung	30.09. - 11.10.2015	€ 683,20	€ 427,00	€ 1.110,20

€ 1.110,20

Arbeitskosten		Studenten	Elektriker	Summe
Realisierung	30.09. - 11.10.2015	€ 0,00 (Design.Build Workshop)	€ 100,00	€ 100,00

€ 100,00

Gesamtausgaben € 8.459,65

Finanzierung

Förderstipendium

Den größten Teil der Finanzierung deckte das Förderstipendium der TU Wien ab. Damit wurde sowohl die Organisation als auch die Errichtung der Installation ermöglicht.

Ersparnisse - Arbeitskosten

Mit Peter Fattinger konnte für die Realisierung ein Design Build Workshop organisiert werden, in dem die Installation gemeinsam mit Studenten erbaut wurde. Dadurch konnten die Arbeitskosten vollständig eingespart werden. Im Gegenzug wurde für die Verpflegung und Unterkunft der Studenten gesorgt. Durch die Unterbringung bei Freunden konnten die Kosten eingedämmt werden.

Ersparnisse - Material

Die Verantwortlichen der kulturellen Veranstaltung FuoriRegata stellten ein Segel für die Überdachung zur Verfügung. Mit dem Kauf der meisten Materialien in Polen konnte der größte Teil der Materialkosten eingespart werden.

Ersparnisse - Bewilligung

Da die Hafengebörde die Patenschaft für das Projekt übernahm, konnten die behördlichen Schritte vereinfacht werden, wodurch die Bewilligungskosten entfielen.

Ersparnisse - Sanitäranlagen

Da das Projekt in das offizielle Programm der FuoriRegata aufgenommen wurde, ist die Organisation der Sanitäranlagen und die damit verbundene finanzielle Belastung von der Hafengebörde übernommen worden. Weiters wurde von selbiger das Magazzino 27 als Lager- bzw. im Falle von Schlechtwetter als Arbeitsfläche zur Verfügung gestellt.

Ersparnisse - Stromkosten

Die Stromkosten gingen dankender Weise auch auf das Konto der Hafengebörde. Es fielen lediglich die Kosten für die Installation des Bauprovisoriums an.

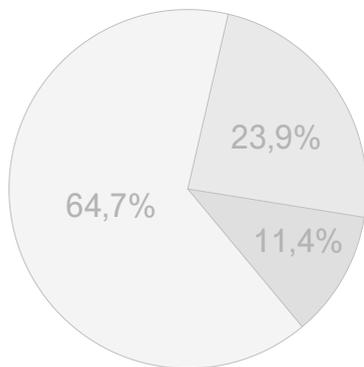
Eigenkapital

Da die Gesamtkosten nicht zur Gänze vom Förderstipendium abgedeckt werden konnten, wurde der restliche finanzielle Aufwand aus eigener Tasche bezahlt.

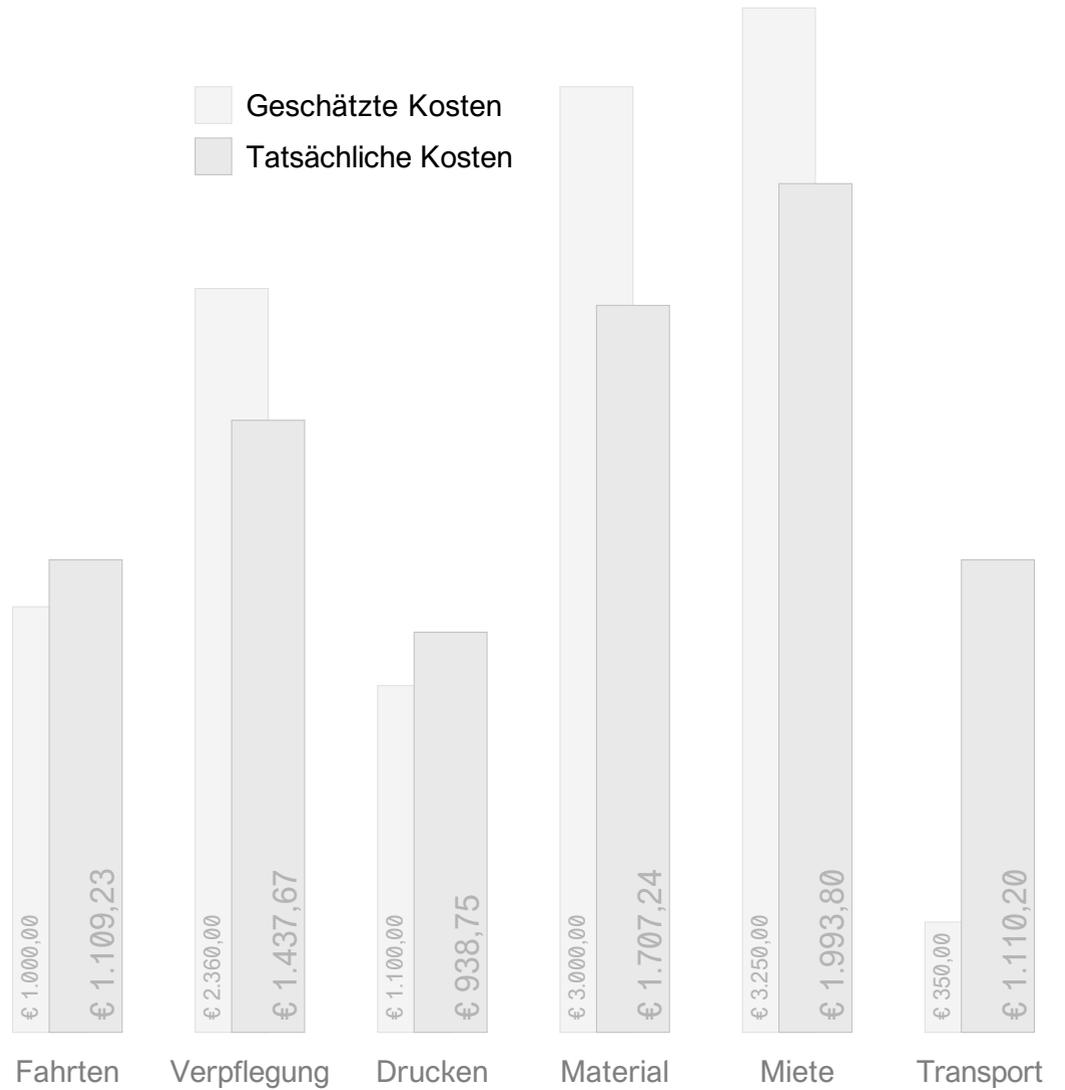
Fazit

Unterm Strich ging es sich mit dem Förderstipendium sehr gut aus, dieses Projekt zu finanzieren, wenngleich ohne der Einsparungen durch Materialkauf in Polen, Unterbringung der Studenten bei Freunden, Entgegenkommen der Firmen bei den Kostenvoranschlägen, etc. dies alles nicht möglich gewesen wäre.

- Stipendium (TU Wien)
 € 7.200,00 = 64,7 %
- Ersparnis (Unterstützer)
 € 2.663,11 = 23,9 %
- Eigenkapital
 € 1.259,65 = 11,4 %



- Geschätzte Kosten
- Tatsächliche Kosten



Quellenverzeichnis

AutorInnen

Botteri, Guido (1988) Il Porto Franco di Trieste. Una storia europea di liberi commerci e traffici; Triest: Società Editoriale Libreria p.a.

Burckhardt, Lucius (2004) Wer plant die Planung? : Architektur, Politik und Mensch; Berlin : Schmitz

Camera Triestina di Commercio ed Industria / Handel- und Industriekammer von Triest (1863) Porto Franco di Trieste; Triest: Verlag der Kammer

Caroli, Antonella (2009) Guida storica del Porto Vecchio di Trieste; Triest: Edizioni Italo Svevo

Erskine, Ralph (1983) Ralph Erskine : planen mit dem Bewohner; Stuttgart : Dt. Verl.-Anst.

Fattinger, Peter & al. (2010) BELLEVUE Das gelbe Haus; Berlin: Revolver Publishing

Fattinger, Peter & al. (2008) add on. 20 höhenmeter; Wien-Bozen: Folio Verlag

Fezer, Jesko [Hrsg.] (2004) Hier entsteht : Strategien partizipativer Architektur und räumlicher Aneignung; Berlin : b_books

Fraziano, Giovanni [Hrsg.] (2014) La misura del possibile; Triest: Fresco Editore

Hofmann, Susanne (2014) Partizipation Macht Architektur : die Baupiloten - Methode und Projekte; Berlin : Jovis

Krauß, Angela (2007) Triest. Theater am Meer; Berlin: Insel Verlag

Marcos L. Rosa & al (2013) Handmade Urbanism. From Community Initiatives to Participatory Models; Berlin : Jovis

Miessen, Markus [Hrsg.] (2006) Did someone say participate? : an atlas of spatial practice ; a report from the front lines of cultural activism looks at spatial practitioners who actively trespass into neighbouring or alien fields of knowledge; Cambridge, Mass. : MIT Pr.

Price, Cedric & al. (2003) Re: CP; Basel [u.a.] : Birkhäuser

Rovello, Federica [Hrsg.] (2007) Trieste 1872 - 1917. Guida all'architettura; Triest: MGS Press

Rovello, Federica [Hrsg.] & al. (2005) Trieste 1918 - 1954. Guida all'architettura; Triest: MGS Press

Righetti, Giovanni & al. (1863) Progetto d'un nuovo porto per la città di Trieste, Triest: Stab. Tip. Lit. di C. Coen

Rudofsky, Bernard (2009) Architecture without architects : a short introduction to non-pedigreed architecture; Albuquerque, NM : Univ. of New Mexico Pr.

Villa, Mario (1945) Il Porto di Trieste nel recente passato e nell'avvenire, Triest: Smolars

Zeitschriften zur Konsultation

a+t 35-36 (2010), STRATEGY PUBLIC Landscape Urbanism Strategies; Álava: a+t architecture publishers

a+t 37 (2011), STRATEGY SPACE Landscape Urbanism Strategies; Álava: a+t architecture publishers

a+t 38 (2011), STRATEGY AND TACTICS IN PUBLIC SPACE; Álava: a+t architecture publishers

a+t 39-40 (2012), RECLAIM Remediate Reuse Recycle; Álava: a+t architecture publishers

Internet - Reserche

<http://citymovement.wordpress.com/2012/08/03/cedric-pri-ces-potteries-thinkbelt/>

Stand: 20.09.2014

<http://www.spontaneousinterventions.org>

Stand: 20.09.2014

<http://europaconcorsi.com/projects/194828-vida-facil-co-Auletta-Le-nostre-idee-cercano-casa-qui->

Stand: 20.09.2014

http://www.porto.trieste.it/app/webroot/file_il_porto/brochure_porto_vecchio_ita.pdf

Stand: 20.09.2014

<http://www.portocitta.com/it/progetto/>

Stand: 20.09.2014

http://www.semeranietamaro.it/pagine/Progetti/P_URBANISTICI/Bonifica.html

Stand: 20.09.2014

http://www.azw.at/Sonntags_Triest_Gangart/Trieste/PortoMorales.html

Stand: 20.09.2014

http://www.azw.at/Sonntags_Triest_Gangart/Trieste/PortoBoeri.html

Stand: 20.09.2014

<http://www.casadovapor.org>

Stand: 01.11.2014

<http://www.exyzt.org>

Stand: 01.11.2014

<http://gasthaus.lungomare.org>

Stand: 10.11.2014

<http://www.jornalarquitectos.pt/a-pertinencia-do-efemero/>

Stand: 10.11.2014

Alle nachfolgenden Link haben als Stand: 15.02.2016

<http://www.matthewlangley.com/blog/Enzo-Mari-Autoprogettazione2.pdf>

<http://www.low3.upc.edu>

<http://www.lorenzopradelli.com/0-1-i-Wunder.html>

<http://makerfairetrieste.it>

<http://hicarquitectura.com>

<http://www.saundsa.com/update04---viewpoint.html>

<https://vimeo.com/85229602>

<http://www.bellevue-linz.at/index.php?idcatside=1>

<http://www.urbansync.net>

<http://www.add-on.at/cms/side126.html>

<https://it.wikipedia.org/wiki/Trieste>

<http://raumlabor.net>

<http://www.retecivica.trieste.it>

<http://frsqr.com/COMUNA-OLA>

<http://trieste.impacthub.net>

<http://www.orizzontale.org/progetti/do-it-together>

<http://www.fuoriregata.it>

<http://www.studio-calas.net>

<http://www.barcolana.it>

<http://ecosistemaurbano.com/portfolio/>

<http://www.fattinger-orso.com>

<http://www.design-build.at>

<http://www.langarita-navarro.com>

<http://www.lacatonvassal.com>

Abbildungsverzeichnis

Alle nachfolgend nicht angeführten Bilder stammen von den Verfassern (inkl. Mitglieder des Teams) und sind © geschützt.

Seite 31:

Sguardi Notturmi; <http://sguardinotturmi.blogspot.co.at/2013/08/painting-of-week-porto-di-trieste-egon.html>

Seite 33:

Botteri 1988, S. 10-11, 22-23, 32-33, 36

Seite 35:

Wikipedia - Trieste; <https://it.wikipedia.org/wiki/Trieste>

Seite 37:

Archiv Museo Revoltella – Piergiorgio Farisato; <http://conlapelle-apesaaunchiodo.blogspot.co.at/2015/07/victoria.html>

Seite 39:

Unite Marine by Francesco Artuso; <http://artusounitmarine.blog.tiscali.it/2014/11/17/il-porto-di-trieste/>

Seite 41:

Trieste All News - <http://www.triesteallnews.it/2014/10/10/una-pi-pa-per-saba-un-gruppo-di-cittadini-aiuta-la-statua-a-prendere-una-boccata-daria/>

Seite 43:

links oben

Martina Sera; <http://www.martinasera.com/il-vecchio-verdi-cinema-teatro-demode/>

links unten

Cucine d'Italia; <http://www.cucineditalia.org/osmiza-aperta-oggi/>

rechts

Il caffè espresso italiano. Il blog del caffè; <http://www.ilcaffee-spressoitaliano.com/?s=dinamometrico>

Seite 45:

links oben

High five; <http://cinquealto.com/2014/04/02/michael-jordan-a-trieste-la-sequenza-legendaria-della-schiacciata-che-ha-distrutto-il-canestro/>

rechts oben

Tutto Milan; http://www.tuttomilan.net/nereo_rocco1.htm

unten

Prosecco bubblingstylecshow; <http://www.proseccoshow.it/en/pagina/partnership-la-barcolana.htm>

Seite 47:

key4biz; <https://www.key4biz.it/Mappamondo-Europa-2014-05-Gruppo-Pragma-Open-Day-Area-Science-Park-Intote-Expo-2015-224823/11357/>

Seite 49:

Bora.LA; <http://bora.la/2015/06/15/el-pedocin-il-libro-sullo-stabilimento-piu-famoso-deuropa/>

Seite 51:

InformaTrieste! Il blog e il forum dei triestini nel mondo; <http://www.informatrieste.eu/ts/al-tram-di-opicina-il-certificato-di-eccellenza-tripadvisor/>

Seite 53:**links oben**

GIRO. EVENTI & TURISMO in Friuli Venezia Giulia; <http://www.girofvg.com/anche-trieste-e-dintorni-tra-i-10-road-trip-di-sky-scanner/>

rechts oben

Wikipedia - Stazione di Trieste Centrale; https://it.wikipedia.org/wiki/Stazione_di_Trieste_Centrale

unten

Zunarelli Studio Legale Associato; <http://www.studiozunarelli.com/newsdallecorti-diritto-dei-trasporti/vantaggi-trasporto-internazionale-attraverso-il-porto-di-trieste/>

Seite 55:**oben**

Shura Trading; <http://www.shuraemirates.com/illy.html>

links unten

Flickr - Tony Hammond; <https://www.flickr.com/photos/8525214@N06/7667136572>

rechts unten

ImpactHub Trieste; trieste.impacthub.net

Seite 64:**links**

Semerani e Tamaro Architetti Associati; http://www.semeranieta-maro.it/pagine/Progetti/P_URBANISTICI/Bonifica.html

Mitte

AZW tour 76. Triest - litorale, città, altipiano. 30.3.-1.4.2001; http://www.azw.at/Sonntags_Triest_Gangart/Trieste/PortoMorales.html

rechts

AZW tour 76. Triest - litorale, città, altipiano. 30.3.-1.4.2001 http://www.azw.at/Sonntags_Triest_Gangart/Trieste/PortoBoeri.html

Seite 65:**links**

L'Architetto; <http://magazine.larchitetto.it/maggio-2013/gli-argomenti/il-tema-del-mese-.html>

Mitte

Fiel. Fornasier impianti; <http://www.fiel.it/en/renovation/centrale-i-drodinamica-trieste.html>

rechts

Skyscrapercity; <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1449914>

Seite 66-71:

Die Bilder sind von den Verfassern (inkl. Mitglieder des Teams) und sind © geschützt, außer die Fotos von Prof. Giovanni Baccaro (via Facebook): S. 66-67:

Facebook - Enter | your pictures; <https://www.facebook.com/media/set/?set=a.516544801833511.1073741834.464631660358159&type=3>

Seite 81 - 97:

Die Quelle zur Bilder in den Fußnoten findet man in den Links beim Text, außer die nachfolgende.

Fußnote 01, Abb. links

L'Architetto; <http://magazine.larchitetto.it/maggio-2013/gli-argomenti/il-tema-del-mese-.html>

Fußnote 01, Abb. rechts; Fußnote 02; Fußnote 03

Die Bilder stammen von den Verfassern (inkl. Mitglieder des Teams) und sind © geschützt

Fußnote 06

Price 2003

Seite 135:

Die Quelle zur Bilder in den Fußnoten findet man in den Links beim Text.

Seite 159,161:

Horvath, Clemens & Kruczynski, Lukas
Ausarbeitung der Visualisierungen

Seite 181:

Digital Storytelling / We enter(ed)

Twitter - @FuoriRegata (Retweet); <https://twitter.com/FuoriRegata/status/650589658469015552>

Update von der Installation

Twitter - @FuoriRegata (Retweet); <https://twitter.com/FuoriRegata/status/652132365007876096>

Seite 184:

Pressekonferenz der Hafenbehörde für die Barcolana

Twitter - @PortodiTrieste (Retweet); <https://twitter.com/PortodiTrieste/status/648868660195553281>

Seite 185:

Eröffnung der Installation

FuoriRegata/Ph. Gianmaria Fioriti

Seite 187:**(Bild des Zuges)**

InformaTrieste! Il blog e il forum dei triestini nel mondo; <http://www.informatrieste.eu/ts/barcolana-2015-ultime-news/>

(Bild der Ausstellung)

Twitter - @FuoriRegata (Retweet); <https://twitter.com/FuoriRegata/status/652771782995406848>

Seite 194:

FuoriRegata/Ph. Gianmaria Fioriti

Seite 195:**Veranstaltungen**

FuoriRegata/Ph. Gianmaria Fioriti

Werbeaufsteller

Die Bilder sind von den Verfassern (inkl. Mitglieder des Teams) und sind © geschützt.

Seite 198:**Institutionen**

Twitter - @PortodiTrieste (Retweet); <https://twitter.com/PortodiTrieste/status/648868660195553281>

Seite 278 - 282:

FuoriRegata/Ph. Gianmaria Fioriti

Seite 281:

Dipl. Ing. David Calas

Seite 321:

Mariam AlGorgi

Seite 345:

Facebook - Roberto Cosolini (Shared); <https://www.facebook.com/robertocosolini/posts/1149016958445282>

Seite 346 - 349:**Presseaussendung der Hafengebörde**

Autorità Portuale di Trieste - Hafengebörde von Triest; <http://www.porto.trieste.it/barcolana-2015>

Präsentation in der lokalen Zeitung

Il Piccolo; http://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2015/09/30/news/liitorina-speciale-in-porto-vecchio-durante-la-barcolana-1.12180985?ref=search&refresh_ce

Nationale Presse

TGcom24; http://www.tgcom24.mediaset.it/viaggi/week-end/trieste-la-barcolana-e-l?infragistics-contorno_2135897-201502a.shtml

Website Friaul-Julisch Venetien

Turismo FVG; <http://www.turismofvg.it/evento/142115>

Lokale online Zeitung

TriestePrima; <http://www.triesteprema.it/cronaca/barcolana-fuori-regata-2-11-ottobre-2015html.html>

Die Eröffnung

Il Piccolo; <http://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2015/10/04/news/trieste-il-treno-viaggia-nel-tempo-in-porto-vecchio-1.12200165?ref=search#gallery-slider=undefined>

Präsentation der Aussteller

Immaginario Scientifico; <http://www.immaginarioscientifico.it/2015/limmaginario-scientifico-per-la-barcolana-2015-con-gli-eventi-di-fuoriregata>

Über die positiven Synergien

Il Nautilus; http://www.ilnautilus.it/news/2015-10-10/porto-di-trieste-la-bora-promuove-ulteriormente-le-sinergie-in-porto-vecchio_33150/

Synergien, Zug und Rekordbesuch

GEIolal - Il Piccolo; http://ricerca.gelocal.it/ilpiccolo/archivio/ilpiccolo/2015/10/13/nazionale-le-286-corse-della-littorina-in-viaggio-nel-porto-vecchio-19.html?ref=search&refresh_ce

Eine Woche nach dem Ende

Il Piccolo; <http://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2015/10/18/news/arte-e-laboratori-alla-centrale-idrodinamica-1.12291025>

Seite 350 - 351:

Eingescannte Artikel aus der triester Tageszeitung *Il Piccolo*

Seite 354 - 355:

Eröffnung

Twitter - @FuoriRegata (Retweet);

<https://twitter.com/FuoriRegata/status/650589658469015552>

Enter | architecture

Twitter - @FuoriRegata (Retweet); <https://twitter.com/AuroraFantin/status/653148016690466816>

Roundtable

Twitter - @FuoriRegata (Retweet); <https://twitter.com/FuoriRegata/status/652132365007876096>

Enter | cup

Instagram - @fuoriregata (Repost); <https://www.instagram.com/p/8qZZUNCN3c/?taken-by=enterportovecchio>

Eine andere Barcolana

Twitter - @AuroraFantin (Retweet); <https://twitter.com/AuroraFantin/status/653148016690466816>

Ankunft Barcolana

Twitter - @FuoriRegata (Retweet); <https://twitter.com/FuoriRegata/status/653176456693030913>

Seite 369:

Hammerschick, Michael & Kruczynski, Lukas

Fotomontage auf Basis eines im Hafen aufgenommenen Fotos

Seite 371:

Earle, Matthew & al., LloydLab; in Laboratorio di restauro (SS 2011 UniTS).

Bearbeitung mit Fotomontage von der Bild des Referenzprojekts.

Danke | Grazie

An dieser Stelle möchte ich mich in erster Linie bei meinen Eltern Magdalena und Wojtek bedanken, die mich jahrelang unterstützt und mir das Studium erst ermöglicht haben.

Danke auch an meinen Bruder Jakob und meine Schwägerin Linda, die immer an mich geglaubt haben und die kleine Antonia, die mir viel Kraft in der stressigen Phase gegeben hat.

Ein besonderer Dank gilt auch meinen Freunden Clemens, Michi, Thomas und Alex, welche mich in allen Belangen intensiv durch die gesamte Diplomarbeit begleitet haben.

Besten Dank unserem Betreuer Peter Fattinger, für seine fachliche Unterstützung, die vielen Tipps und die interessanten Gespräche, von denen ich vieles mitnehmen konnte.

David Calas gebührt - als unser Zweitbetreuer - ebenso ein besonderes Dankeschön, für die vielen netten Treffen und die konstruktive Kritik, die unser Projekt sehr bereichert hat.

Ohne der finanziellen Unterstützung der TU Wien in Form eines Förderstipendiums wäre das Projekt so gar nicht möglich gewesen, vielen Dank für das Vertrauen.

Für den unglaublichen Einsatz als Helfer im Zuge des Design. Build Workshops möchte ich mich herzlich bei Anita, Julia, Alex, Clemens, Carina und Jutta bedanken. Ohne euch würden wir wahrscheinlich immer noch bauen.

Vielen Dank noch einmal an meinen Vater für das kurzfristige Einspringen als Workshopleiter, seinen Einsatz und die praktischen Ratschläge während der Realisierungsphase.

Weiters danke ich allen Unterstützern und Partnern, für das Vertrauen und den Willen, Teil unseres Projektes zu sein. Danke Lois!

Besten Dank auch unseren LektorInnen Amra, Constanze, Kathi, Marlies, Pamela, Petra, Clemens und Wenzel für die Hilfe.

Ganz besonders möchte ich mich auch bei Alfred Hagenauer und Bernhard Binder bzw. dem gesamten A-NULL-Team bedanken, für ihre Geduld, das Entgegenkommen und den Freiraum den sie mir vor allem in der Endphase des Projektes gegeben haben.

All meinen Freunden, vor allem Simon Handler und Nico Pletz möchte ich Danke sagen, für die motivierenden Worte und das Verständnis, dass meine Zeit oft sehr rar war.

Grazie mille ai genitori di Matthew, Gigio, Walter, Pasto, Marina, Marco Barbariol e molti altri.

Last but not least, besten Dank auch meinem Kollegen und Freund Matthew für die spannende Achterbahnfahrt während dem letzten Jahr, mit schließlich wunderbarem Erfolg. :) Grazie!



Grazie mille a tutti! Grazie mille a mamma e papà, che mi hanno sempre supportato. Con il passare del tempo sto imparando ad apprezzare delle cose che sembrano molto piccole, ma sono in realtà davvero enormi! Grazie mille anche a Looooovey, ogni tanto se non ci fossi tu, non saprei proprio cosa fare!

Grazie mille a tutti gli amici dell'Erasmus e a tutti quelli che ho voluto bene e che mi hanno voluto bene a Barcellona, un'esperienza magnifica che mi ha cambiato la vita. In particolar modo grazie a Gemma e ai "maledetti" Nuno, Gorkem e al "generale" Paolo.

Grazie mille a Lukas. È stato un percorso in cui abbiamo potuto imparare molto. Grazie mille a Pasto, Walter e Gigio, a Marina e a Christoph per il magnifico lavoro fatto insieme, grazie mille poi a Clemens, Alex, Thomas, Anita, Julia e Carina e a Wojciech.

Grazie mille per il supporto a Marti e Maga, all'ottimo Sbus. Di nuovo grazie a Walter, Gigio, Guasty e tutti i miei amici a ts. Grazie mille a Nuok, mi ha fatto e continua a farmi sognare. Grazie mille ai Romantici, agli architetti beat e al super gruppo Wunder. Grazie mille a Kikkki e al romanticissimo LloydLab, grazie anche alla dolcissima Ciiiinco. Grazie mille ai miei amici vicini a Vienna, a Fran, Alex, Betty e Ivan e Mike, Ale e Oscar e a tutti voi! Un grazie mille fortissimo anche ai miei

coinquilini Lourdes, Luz e David per tutto.

Un grazie mille enorme va a chi ha creduto in questo progetto un po' matto e ha contribuito in maniera fondamentale a dargli la luce. Grazie mille a Vanna e alle ragazze di FuoriRegata, Checca, Mari e Anna: da voi ho imparato davvero molto! Grazie mille anche a Marco, Beppe, Fabio ed Emanuele, allo staff dell'Immaginario Scientifico e a tutti i fornitori. Un grazie speciale va poi ai lettori Costanze, Kathi, Marlies, Petra, Clemens, a Pamela, Amra, Wenzel, e poi a Batto, Walpurg e Gianni, Cosh e alla sig.ra Martina.

Un grazie mille gigante va a David Calas per quello che mi ha insegnato e che mi sta insegnando. Uno altrettanto grande a Peter Fattinger per i preziosissimi insegnamenti e per lo spirito e l'approccio progettuale che mi trasmette. Vielen Dank, Peter!

Voglio infine dedicare la tesi e la realizzazione di un piccolo grande sogno a Nonna Gianna e alla sua grandissima forza di volontà e curiosità e alla memoria di Nonno John, che ha sempre creduto nel futuro ed è stato una delle persone più giovani che io abbia mai conosciuto.



